

UNIVERSITÉ DE LYON. — FACULTÉ DE DROIT

L'ÉTHIOPIE

ET L'EXPANSION EUROPÉENNE

EN AFRIQUE ORIENTALE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

(Sciences politiques et économiques)

SOUTENUE DEVANT LA FACULTÉ DE DROIT DE LYON

Le 19 Décembre 1910

PAR

Théodore RAVIER



LYON

A. REY, IMPRIMEUR-ÉDITEUR DE L'UNIVERSITÉ

4, RUE GENTIL, 4

—
1910

L'ÉTHIOPIE
ET L'EXPANSION EUROPÉENNE
EN AFRIQUE ORIENTALE

CARTE D'ÉTHIOPIE

RÉSEAU DES CHEMINS DE FER ÉTHIOPIENS

Concession du 30 Janvier 1908 donnée à la C^{ie} du Chemin de fer
FRANCO-ÉTHIOPIEN DE DJIBOUTI À ADDIS-ABABA

- a. Tronçon construit et exploité. Djibouti à Dire-Daoua 310^k ———
- b. Tronçon à construire de Dire-Daoua à Harrar 75^k - - - - -
- c. Tronçon à construire de Dire-Daoua à Addis-Ababa 483^k | - - - - -

CHEMINS DE FER ANGLO-ÉGYPTIENS
déjà construits et en exploitation ———

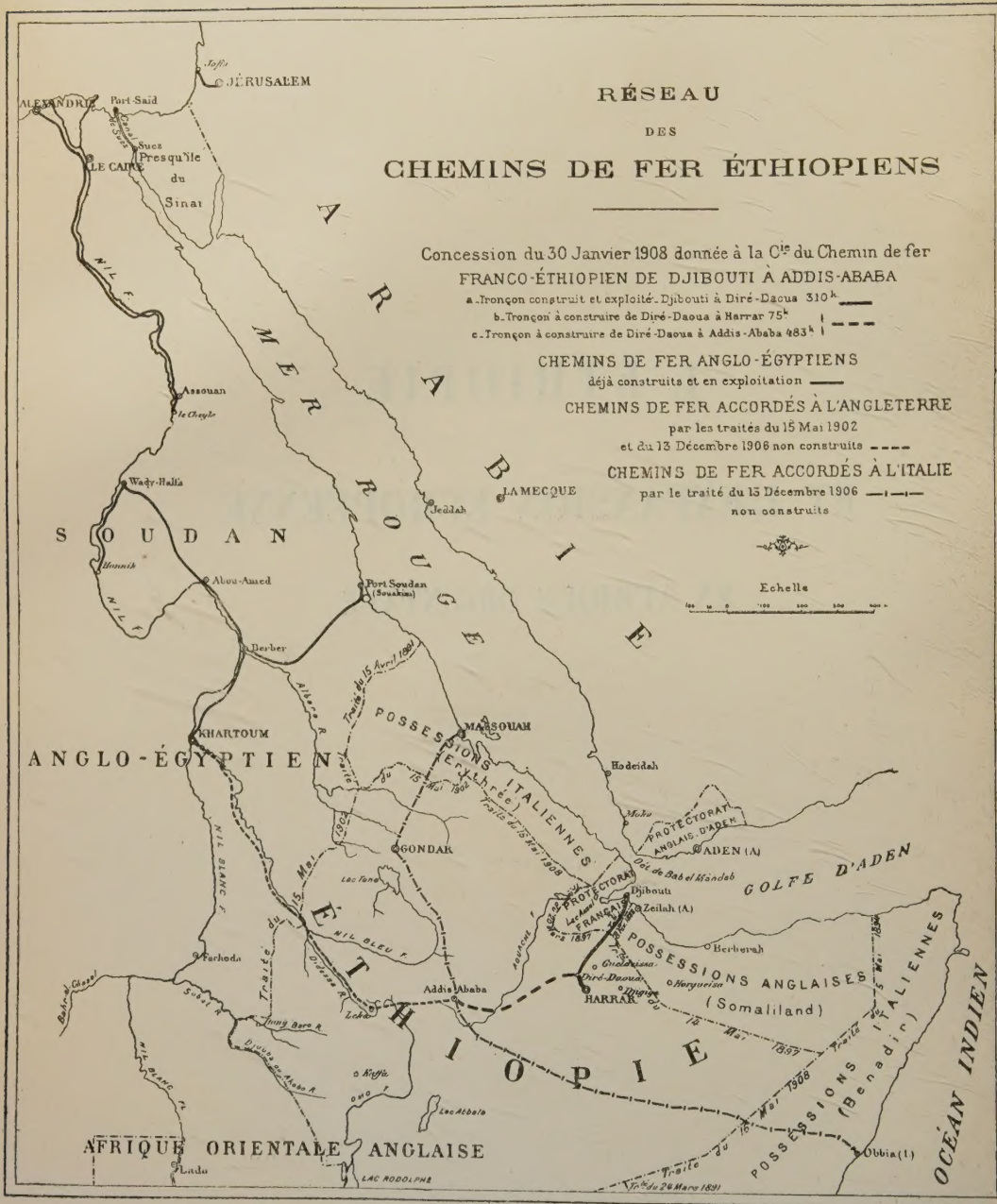
CHEMINS DE FER ACCORDÉS À L'ANGLETERRE
par les traités du 15 Mai 1902
et du 13 Décembre 1906 non construits - - - - -

CHEMINS DE FER ACCORDÉS À L'ITALIE
par le traité du 15 Décembre 1906 | - - - - -
non construits



Echelle

0 100 200 300 400 500



UNIVERSITÉ DE LYON. — FACULTÉ DE DROIT

L'ÉTHIOPIE

ET L'EXPANSION EUROPÉENNE

EN AFRIQUE ORIENTALE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

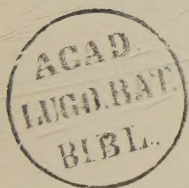
(Sciences politiques et économiques)

SOUTENUE DEVANT LA FACULTÉ DE DROIT DE LYON

Le 19 Décembre 1910

PAR

Théodore RAVIER



LYON

A. REY, IMPRIMEUR-ÉDITEUR DE L'UNIVERSITÉ

4, RUE GENTIL, 4

—
1910

UNIVERSITÉ DE LYON

FACULTÉ DE DROIT

MM. CAILLEMER, C. ✱, I. ✱, Doyen honoraire, correspondant de l'Institut.

THALLER, ✱, I. ✱, professeur honoraire.

AUDIBERT, I. ✱, professeur honoraire.

GARRAUD, I. ✱, professeur de Droit criminel.

APPLETON (Charles), I. ✱, professeur de Droit romain.

FLURER, I. ✱, professeur de Droit civil, Doyen.

COHENDY, O. ✱, I. ✱, professeur de Droit commercial.

PIC, I. ✱, professeur de Droit international public.

APPLETON (Jean), I. ✱, professeur de Droit administratif.

LAMBERT, A. ✱, professeur d'Histoire générale du Droit français.

BOUVIER, I. ✱, professeur de Science financière et de Législation française des finances.

LAMEIRE, I. ✱, professeur d'Histoire du Droit public et de Droit administratif.

JOSSERAND, I. ✱, professeur de Droit civil, assesseur du Doyen.

BROUILHET, I. ✱, professeur d'Economie politique.

HUVELIN, I. ✱, professeur de Droit romain.

LÉVY, I. ✱, professeur de Droit civil.

GONNARD A. ✱, professeur d'Histoire des Doctrines Economiques et d'Economie politique.

BOUVIER-BANGILLON, I. ✱, professeur de Procédure civile.

BECQ (J.), I. ✱, secrétaire.

JURY DE LA THÈSE

MM. PIC. *Président.*

BROUILHET. }
GONNARD. } *Assesseurs.*

A MON PÈRE

A MADemoisELLE J. D.

INTRODUCTION

L'Ethiopie est un pays de civilisation très ancienne, qui n'a jamais cessé de constituer un empire indépendant. Ainsi que le rappelait éloquemment M. Etienne dans son discours du 19 juillet 1902 : « Tour à tour l'Egypte antique, Rome, l'Islam sont venus échouer contre sa formidable ossature de montagnes où les siècles ont forgé une race aussi dure que le roc. » Cette belle indépendance a été fort compromise à l'époque moderne par l'ambition territoriale des nations européennes qui considèrent comme terrain propre à la colonisation tout ce qui n'est pas la vieille terre d'Europe.

Leur ambition fut longtemps arrêtée par la situation éloignée de l'Ethiopie. Mais le jour où M. de Lesseps eut percé l'isthme de Suez il mit toute la côte orientale de l'Afrique en communication avec l'Europe, « d'un golfe qui n'était qu'un cul-de-sac, la Mer Rouge, il fit le grand chemin du commerce du monde ». L'Italie s'établit dans l'Erythrée et le Bénadir ; la France à Obock et plus tard à Djibouti ; l'Angleterre à Aden, Zeilah et au Soudan égyptien. Dès lors, l'intégrité de l'Ethiopie fut d'autant plus compromise que les métropoles ne trouvèrent pas dans leurs nouvelles colonies les richesses qu'elles espéraient, et

qu'il était bien tentant pour elles de monter sur les riches plateaux avoisinants du Choa.

A partir de cette époque, c'est-à-dire depuis le dernier tiers du XIX^e siècle, on peut considérer l'Ethiopie comme entrée dans le domaine de la politique internationale. Les Etats d'Europe ont les yeux tournés vers cette partie de l'Afrique orientale, et la malheureuse Abyssinie devient l'objet de toutes les convoitises. Les uns, pour arriver à leurs fins, emploient la force ; d'autres la ruse ; d'autres se coalisent pour opérer sur la carte le partage du territoire éthiopien. Mais tout vint échouer devant l'énergie, l'intelligence, les qualités d'homme de guerre et de diplomate de l'empereur d'Abyssinie, Ménélik II. Ce grand empereur a été superbe de courage et d'habileté. « On l'a vu le 1^{er} mars 1896, fait inouï dans l'histoire de l'expansion coloniale, à la tête d'une armée de noirs, écraser en bataille rangée sans surprise, une armée de blancs et, après sa victoire, on a vu l'empereur grand et sage se contenter de repousser les envahisseurs sans les poursuivre plus loin et donner à l'Europe étonnée un exemple de magnanimité, de modération, d'humanité, devant lequel il faut s'incliner¹. »

Il a été merveilleux de tact, sachant admirablement se retourner au milieu de toute les intrigues dont il était l'objet, profitant des avantages que lui faisaient ses puissants voisins sans rien abdiquer de son indépendance, n'accordant rien de plus aux uns qu'aux autres pour ne mécontenter personne, se conciliant tout le monde sans faire de sacrifice appréciable.

Aussi fort en politique intérieure qu'en politique extérieure, Ménélik a su réaliser la tâche difficile de l'unité

¹ Prince Henri d'Orléans, *Une Visite à Ménélik*.

territoriale de son empire. « Il se fait gloire d'avoir été l'auteur et de rester le champion de l'unité éthiopienne. C'est sa politique constante accentuée par l'attaque italienne qui lui a permis de grouper au-dessous de lui les grands vassaux jadis remuants et souvent révoltés. »

Ménélik est très malade, depuis six mois déjà il est paralysé; et, pendant qu'agonise celui qui était seul capable de maintenir l'intégrité et l'unité de l'Ethiopie qu'il avait réalisées, les anciennes convoitises sont bien près de se réveiller. Elles sont d'ailleurs plus justifiées, car depuis vingt ans les puissances civilisées se sont créé là-bas de gros intérêts qu'il importera le cas échéant de sauvegarder; la France, un chemin de fer qui fait la prospérité de notre colonie de Djibouti; l'Angleterre, une banque et d'importantes concessions; et d'autres puissances européennes, des concessions de moindre importance.

Quelles sont les richesses qui ont excité tant de convoitises? Quelle a été la politique internationale en Afrique orientale depuis une cinquantaine d'années? Quelles sont les principales créations européennes en Ethiopie et plus spécialement le chemin de fer Djibouti-Addis-Ababa et la « Bank of Abyssinia »? Telles sont les questions qu'il nous a paru intéressant de traiter dans cette thèse au moment où l'agonie de Ménélik fait de ces choses éthiopiennes des questions d'actualité.

L'ÉTHIOPIE

ET L'EXPANSION EUROPÉENNE

EN AFRIQUE ORIENTALE

CHAPITRE PREMIER

RESSOURCES DE L'ÉTHIOPIE

§ I. — RICHESSES NATURELLES

Ressources agricoles. — L'Éthiopie est composée de riches plateaux orientés de l'Est à l'Ouest, longs de 800 à 1.000 kilomètres et larges seulement de 200 à 300 kilomètres. Les affluents du Nil Bleu, du Nil Blanc, d'autres fleuves encore y ont tracé un merveilleux réseau d'irrigation, et seuls les sables du désert forment ses limites.

Au centre du pays, la capitale Addis-Ababa commande les diverses provinces de l'Etat. Habités par des populations de même race, ces riches plateaux étaient autrefois le théâtre de guerres incessantes; pacifiés aujourd'hui par Ménélik, ils sont groupés en un état unitaire soumis à son autorité souveraine. Jusqu'aux plaines incultes, au delà des frontières, le négus a pacifié les populations et assuré la sécurité de son empire.

Les productions agricoles des plateaux éthiopiens varient naturellement avec leurs altitudes très diverses. Les Ethio-

piens distinguent trois sortes de terres : les terres chaudes jusqu'à 1.200 mètres; les terres tempérées de 1.200 à 2.800 mètres, et les terres froides ou élevées au-dessus de 2.800 mètres. Ces terres basses, moyennes et hautes, se répartissent sur tout le plateau très inégalement au gré des accidents de terrains. L'on constate une grande différence de productivité entre le nord et le sud de l'Ethiopie, aussi diviserons-nous simplement l'Ethiopie agricole en deux parties, nord et sud, par une ligne imaginaire qui suivrait à peu près la latitude d'Addis-Ababa.

« Au nord de cette ligne, nous sommes dans la vieille Ethiopie, où le sol est détenu par des Abyssins, Amaros, Gondaris, Tigréens. Ce sont de petits propriétaires fonciers qui cultivent chacun leur champ d'orge, de tief et d'agoussa s'ils habitent les plateaux de moyenne altitude, et qui vont aussi donner leurs soins aux plantations de caféiers et de cotonniers s'ils sont près des vallées profondes et chaudes qui coupent les plateaux. Ces plateaux ont une physionomie triste et monotone; les pâturages qui les recouvrent se déroulent jusqu'à l'horizon sans un accident, sans même un ombrage. Les Abyssins ont, en effet, coupé pour leurs constructions ou leurs feux tous les arbres sans jamais en replanter. Aujourd'hui il n'y en a plus un seul. Dans les environs d'Addis-Ababa, par exemple, il est impossible de trouver un ombrage.

« L'interminable étendue herbeuse des plateaux n'est égayée que par quelques troupeaux de chevaux, de bœufs ou de moutons; les habitants sont si clairsemés qu'on en rencontre bien rarement. De très loin en très loin seulement, on aperçoit des huttes rondes groupées sur les rives d'un ruisseau au fond d'un vallon; tout autour il y a quelques champs, généralement du blé, de l'orge, du tief, des

lentilles et des fèves. Les habitants de ces huttes vivent dans le calme le plus complet¹. »

Les troupeaux de bœufs et de moutons et les bêtes de charge sont la grande ressource de ces cultivateurs-éleveurs. En effet, dans un pays comme l'Ethiopie, complètement dépourvu de voies de communication, les grains et autres produits du sol ne peuvent être vendus que dans la région, c'est-à-dire qu'ils manquent souvent d'acheteurs. Les troupeaux, au contraire, peuvent être amenés sans grande dépense et vont se vendre sur le marché des grands centres.

Le déboisement complet, dont nous parlions tout à l'heure et qui donne un aspect si triste aux paysages de l'Ethiopie septentrionale, a une grave conséquence; il a modifié les conditions climatériques et a rendu le régime des pluies beaucoup plus irrégulier que dans les régions méridionales. Les orages, la grêle sont aussi très fréquents et les vents extrêmement violents. Ces mauvaises conditions climatériques ne permettent pas, sans doute, la culture du café et des arbres fruitiers. Les céréales seules viennent facilement et en abondance.

« Bien plus fertile¹ et bien plus riche est le sud de l'Ethiopie. L'Ethiopie méridionale ou pays Galla n'a pas cet aspect monotone des grandes plaines ondulées et déboisées que vous venez de voir; elle est, au contraire, d'aspect très varié; les massifs montagneux qui la composent s'enchevêtrent à l'infini et abondent en sites pittoresques. Jusqu'à leurs sommets (3.000-3.500 mètres), ils sont couverts d'une forêt touffue et les vallées qui s'étagent entre 1.800 et 2.000 mètres sont tapissées du trèfle le plus abondant et le

¹ Gh, Michel, *Vers Fâchoda à travers l'Ethiopie*,

plus serré qu'on puisse voir. Ces vallées sont à l'infini; chaque petit ruisseau, chacune des innombrables petites rivières a creusé sa vallée et créé à son entour un véritable jardin où tout pousse presque sans culture. C'est que la richesse prodigieuse du sol est encore secondée ici par des pluies abondantes et régulières et par un climat idéal : le thermomètre varie entre $+ 10$ et $+ 25$. Avec cette température, cette irrigation si abondante et une terre d'une fertilité sans égale, l'on peut supposer ce que sont les récoltes; le sol des innombrables vallées donne, presque sans culture, deux récoltes par an.

Tout à fait dans les bas-fonds, il y a des cotonniers; puis sur le flanc des collines, ce sont des champs de maïs, de sorgho, d'orge, de blé, de lentilles, de fèves.

Autour de chaque hutte il y a un potager bien mieux fourni que celui d'un paysan de chez nous; on y voit généralement des pommes de terre, des pois, des oignons, des mussas comestibles, un carré de tabac et des choux géants. Les choux ont là-bas plus d'un mètre de haut.

Et plus on s'avance vers l'ouest, plus le pays devient riche, cultivé et la population nombreuse.

Dans une conférence qu'il a faite en 1901, à la Société de Géographie, M. Charles Michel disait :

« Nos guides nous avaient prédit des richesses en des termes qui nous avaient parus un peu gascons. Dans l'Ilou-Babor et le Caffa, promettaient-ils, tu ne pourras pas couper un bâton qui ne soit du caféier, tu verras des ruches d'abeilles à tous les arbres et tu ne pourras pas jeter une pierre sans qu'elle tombe dans un champ. Eh bien ! ce n'est pas exagéré, j'ai vu cette terre promise pendant 80, 100, 200 kilomètres; dans les vallées de la Gabba, du Gadjeb et du Baro, il n'y a que des caféiers et il mûrit là chaque année

des millions de kilogrammes d'un café excellent ; les paysans gallas en récoltent une infime partie, le reste tombe et pourrit sur place.

« Sur les plateaux qui séparent ces vallées tapissées de caféiers, j'ai marché encore pendant des journées, des semaines entières entre des champs d'orge, de blé, de maïs, de sorgho, de haricots et de lin. Il est en effet impossible de lancer une pierre sans qu'elle ne retombe dans un champ ; dans la province de Bouré, les sentiers eux-mêmes, au lieu d'être bordés comme ailleurs par des buissons fleuris, sont bordés par des haies de sorgho et de maïs. »

La description, que M. Charles Michel fait de l'Ethiopie méridionale, nous représente cette contrée comme merveilleusement fertile. Les Gallas qui habitent ces régions sont aussi attachants que leur territoire. Aujourd'hui, depuis 1897-1898, ils sont complètement vaincus et réduits en servage par le Négus. Ménélik s'est constitué sur toutes les terres une sorte de domaine éminent. Il nomme concessionnaire d'une partie de territoire un chef qui l'a bien servi, et le paysan galla reste attaché à la terre qu'il cultive pour le compte du chef abyssin. Les Gallas sont des gens paisibles, travailleurs, qui deviendraient très vite pour un Européen de bons auxiliaires, tandis que l'Abyssin n'admettrait pas la tutelle européenne et s'accoutumerait même difficilement à sa collaboration.

Richesses minières. — Il est encore difficile de se prononcer sur l'importance des richesses minières de l'Abyssinie, une très petite partie du pays seulement ayant été explorée au point de vue géologique. On y a constaté la présence d'or, de fer, d'étain, de zinc, de charbon, de sel, de mica, etc... On affirme avoir trouvé du cuivre aux environs

de Harrar. Le fer est très répandu en Abyssinie ; c'est avec l'or le seul métal exploité par les indigènes.

Le charbon n'a encore été l'objet d'aucune exploitation. M. Comboul, ingénieur français, a trouvé un important gisement de lignite à Debré-Libanos, à environ quinze heures de marche de Addis-Ababa. L'analyse a montré que ce lignite était d'excellente qualité, et la mine offre la grosse facilité de pouvoir être exploitée à ciel ouvert. On croit être sur la trace d'autres gisements de lignite et même de houille aux environs d'Ankober, un troisième point houiller a été signalé près du lac Tana. Jusqu'à présent les minerais existant en Abyssinie n'ont été l'objet d'aucune exploitation industrielle ; il en sera d'ailleurs ainsi tant que le charbon ne sera pas utilisé dans le pays même : cette question est d'autant plus importante que le bois à brûler est rare dans le pays à cause du déboisement. La poudre d'or est recueillie dans les cours d'eau et les criques des régions du sud-ouest et de l'ouest où les indigènes se livrent à des lavages, mais si l'or est répandu un peu partout dans ces régions, la teneur au mètre cube est relativement très faible. On a découvert cependant de vraies mines à filons qui pourraient être exploitées avec profit si l'Abyssinie était dotée d'une législation satisfaisante pour la protection de la propriété foncière de l'industrie et du commerce.

M. Comboul, envoyé par le Négus prospecter dans les régions où les Gallas lavent de l'or, a découvert un gisement de quartz aurifère à deux jours de marche du confluent du Dabous et de la Didessa. Une tentative pour l'exploitation industrielle de l'or dans le district de Ouallaga a totalement échoué, ayant abouti à la perte du capital engagé, soit plus d'un million de francs,

Voici le système observé par le Gouvernement abyssin pour l'octroi de concessions minières à des étrangers.

L'Empereur accorde, pour la durée de deux années, une concession pour l'exploration géologique d'un district étendu et se réserve le droit, pour le cas où les recherches amèneraient la découverte de métaux exploitables, de conclure un second traité avec l'inventeur. Si donc, le concessionnaire signale la présence de n'importe quel minerai, son droit de prospection est restreint à un espace moindre et plus exactement délimité. En outre, on stipule des conditions pour l'exercice de son droit de prospection ; il devra avant tout verser au Négus une somme représentant quinze pour cent des bénéfices nets. D'autre part, une somme correspondante devra être versée au raz, ou gouverneur de province. Dans ces conditions, pour la presque totalité des concessions accordées jusqu'à présent, les titulaires n'ont pas conclu le second contrat¹.

« Jusqu'à ce jour toutes les exploitations qui ont été tentées ont échoué à cause des exigences du Gouvernement abyssin et aussi à cause du manque de moyens mécaniques résultant de la difficulté des transports. Cette question des transports qui, sauf pour l'or, est capitale lorsqu'il s'agit d'exportation de minerais, sera résolue par le fait même de la pénétration d'une voie ferrée. On espère beaucoup de la prospection sérieuse des régions que le chemin de fer commandera². »

Ressources agricoles considérables, ressources minières importantes, mais mal connues encore et mal exploitées, tel est le bilan des richesses naturelles d'Ethiopie. »

¹ D'après le rapport consulaire français pour 1899-1901 et le rapport officiel allemand.

² Rapport de M. le Lieutenant Collat, officier détaché auprès du Ministre de France à Addis-Ababa.

§ II. — RESSOURCES INDUSTRIELLES

L'industrie en Abyssinie est beaucoup moins développée que l'élevage et l'agriculture.

D'abord, elle n'est pas tenue en honneur ; les vrais Abyssins, soldats-agriculteurs, qui sur bien des points font penser aux Francs du moyen âge, ont toujours eu un certain mépris pour les artisans. L'empereur Ménélik essaye de réagir contre ces tendances ; chacun a pu le voir prendre ostensiblement un outil des mains d'un travailleur, menuisier, armurier, etc., et le manier quelques instants, fort habilement du reste, pour mettre un terme aux moqueries de ses soldats vis-à-vis des artisans. Les professions de forgeron, de bijoutier et de potier sont principalement mal vues du reste de la population.

On ne s'étonnera pas que l'industrie, étant si peu estimée en Ethiopie, n'y soit pas très florissante.

Les chamas de cotons, très grossièrement tissés par les Gallas, représentent à peine la centième partie des cotonnades trafiquées. Les primitifs socs de charrue forgés dans le pays ne peuvent pas plus compter comme production industrielle que les menus objets en fer, en bois tourné ou en os de fabrication indigène. On peut citer la préparation des peaux et l'industrie des cuirs : la sellerie du Tigré et du Harrar est appréciée, le cuir est en partie importé en France. Le travail des métaux est répandu dans tout le pays. L'empereur Ménélik qui favorise toutes les entreprises industrielles a créé une monnaie à Addis-Ababa et fait construire des moulins à eaux à Gennet près d'Addis-Ababa.

Tout cela est bien peu de choses, et de peu d'intérêt pour nous. Le point capital pour que nous fassions le

commerce dans de bonnes conditions avec un peuple, c'est que ce peuple ait chez lui de grandes richesses naturelles contre lesquelles nous puissions échanger nos produits manufacturés. Nous avons vu que les Abyssins remplissaient cette première condition. Il faut de plus que ce peuple soit un bon consommateur de produits manufacturés, qu'il soit apte à recevoir la civilisation. Plusieurs conditions sont exigées à ce point de vue et qui sont remplies par les Abyssins. Une première, qui est primordiale, est une condition climatique : il est clair que sous un climat tropical un nègre abruti par la chaleur n'aura que faire d'une couverture de laine ou d'un vêtement de coton. Bien plus, la chaleur lui enlève toute énergie ; habitué à ne pas travailler, il ne possède rien et n'a pas de besoins. Sur les plateaux éthiopiens le climat est idéal, varié à l'infini, assez chaud dans les vallées, froid sur les hauts plateaux, délicieusement tempéré sur les plateaux de moyenne altitude. Le thermomètre pendant le jour varie entre + 10 et + 25, mais les nuits sont fraîches et les habitants dorment sous une ou deux couvertures.

Une autre condition tient aux qualités propres de la race : les Ethiopiens sont intelligents, laborieux, ambitieux tout à fait capables de comprendre et d'apprécier la civilisation ; à Addis-Ababa, des écoles sont ouvertes depuis cinq ou six ans. Ces écoles sont fréquentées par des fils de chefs ; on leur apprend entre autres choses intéressantes, les éléments du français et de l'anglais. Le caractère abyssin a été influencé par une superposition de religions. L'Ethiopie septentrionale s'était défendue contre l'Islam, lors de l'invasion de Mahomed Gagne (1527 à 1543) ; au contraire, le pays Galla et les provinces avoisinantes avaient été presque entièrement soumises à l'Islamisme. La religion chrétienne

y est implantée de longue date ; l'Ethiopie a été un des premiers pays évangélisés. Ces religions ont été pour les Abyssins un commencement de civilisation ; et les luttes sans cesse renaissantes entre les provinces rivales ont été un aiguillon constant à leur activité et à leur intelligence.

Enfin, une dernière condition tient à l'organisation politique du pays. Evidemment, dans un pays où règnent l'anarchie, le désordre, le vol et le pillage, il est très dangereux sinon impossible pour un étranger, de faire le commerce. Or, actuellement, après de longues luttes, l'Empereur a asservi sous son autorité toutes les provinces, et il a complété l'unité de son empire en donnant à l'Abyssinie une organisation politique et juridique très complète. L'Abyssinie est un état unitaire mais assez fortement décentralisé. A la tête du pouvoir, l'Empereur est chef souverain de la nation ; en dessous de lui, les anciens roitelets de province, Raz ou Choums, ne sont plus que des chefs d'administration placés sous son autorité ; leurs fonctions sont à la fois civiles et militaires ; chefs de la justice dans leur province, ils choisissent les juges et président les assemblées de justice, lèvent les impôts et perçoivent les droits de douane au profit de l'Empereur ; quant à leur rôle politique, il est purement consultatif : l'Empereur les réunit en grands palabres avant de prendre une décision importante, mais leur avis n'a rien d'obligatoire. Comme chefs militaires, en temps de paix, ils commandent une troupe entretenue aux frais de l'Empereur ; en temps de guerre, ils pratiquent la levée en masse et conduisent leurs hommes au combat.

Au-dessus d'eux, l'Empereur : il détient l'administration la législation et la justice. En dernier ressort une sentence peut toujours être portée devant son tribunal. Les tribunaux abyssins appliquent le code éthiopien, le Fata-Negeuste,

vieux comme le monde, disent-ils. C'est l'Empereur qui a l'administration des finances sans contrôle. Les ressources de l'empire sont composées des douanes, de la dîme et des corvées. Le système monétaire n'est pas encore parfait : l'unité monétaire est le thaler de Marie-Thérèse ou à l'effigie de Ménélik qui vaut 2 fr. 50. Les divisions du thaler ont été faites mais sont peu employées. Les indigènes s'en méfient ; ils préfèrent les amoulets : barres de sel rectangulaires pesant 650 grammes et valant à peu près 50 centimes, monnaie encombrante et peu pratique, s'usant par l'eau et le frottement et fréquemment dépréciée, car un amoulet cassé perd le cinquième de sa valeur. Les rapports internationaux sont réglés par l'Empereur seul. Après de lui, les grandes nations européennes ont des représentants qui cherchent à se concilier sa faveur. Plus loin, nous verrons les traités de commerce que Ménélik a passés par leur entremise. Ces traités établissent une série de garanties à l'abri desquels les Européens peuvent se livrer au commerce en toute sécurité.

Une aussi forte organisation politique, économique, judiciaire est chose bien rare chez un peuple relativement nouveau à la civilisation ; et c'est une garantie précieuse pour les nations qui font le commerce avec lui. Espérons que la mort de Ménélik et la lutte qui pourra se produire entre les compétiteurs à sa succession ne viendront pas désorganiser un si bel édifice politique et économique et arrêter l'essor du commerce éthiopien.

CHAPITRE II

COMMERCE DE L'ABYSSINIE ET DE NOTRE PROTECTORAT DE LA CÔTE DE SOMALIS

§ I. — COMMERCE DE L'ABYSSINIE

La première tentative commerciale de la France en Ethiopie date de 1840. Elle est due à l'initiative d'une Compagnie dite « Compagnie Nanto-Bordelaise », qui équipa un vaisseau, l'*Ankobar*, commandé par MM. Combes et Broquand pour fonder un comptoir sur la côte abyssine de la mer Rouge ¹. Combes et Broquand achetèrent pour 1.800 thalers le petit village d'Ayt, point de départ de l'ancienne route de caravanes d'Antalo (Tigré) à travers le territoire des Taltals. Cet emplacement était mal choisi pour l'établissement d'un comptoir, car les Taltals étaient soulevés contre les Abyssins et ces derniers avaient abandonné la route d'Ankober.

Après quelques mois de séjour, voyant que leur essai d'Ayt ne donnait point de résultats, Combes et Broquand conduisirent leur bateau à Massoua dans l'espoir d'écouler sa cargaison.

Ils ne furent pas plus heureux qu'à Ayt. Des marchands abyssins vinrent en foule examiner le chargement de l'*Ankobar*, mais ils ne trouvèrent que quelques rares articles

¹ Ferret et Galinier, *Voyage en Abyssinie*, t. II, p. 437.

à leur convenance; la cargaison avait été mal composée, la plupart des marchandises déplaçaient aux indigènes.

C'est ainsi que l'entreprise de la Compagnie Nanto-Bordelaise échoua.

Depuis cette époque jusqu'à l'ouverture du chemin de fer de Djibouti à Harrar, en soixante ans, les progrès du commerce français ont été bien lents en Abyssinie. Trois ou quatre commerçants y ont vécu à grand'peine malgré un labeur persévérant. La mer était trop loin d'eux, puis les populations abyssines avaient peu de besoins.

Ces deux obstacles ont été supprimés en 1897 par la création d'une voie ferrée de Djibouti vers l'intérieur. Ce chemin de fer a diminué les distances; il a mis les Abyssins en contact avec la civilisation qui n'a pas tardé à leur créer de nouveaux besoins.

Ces causes civilisatrices, jointes à d'autres causes, telles que les relations internationales qui se sont établies entre l'Abyssinie et l'Europe, ont fait subir au commerce éthiopien une transformation complète. Je ne veux pas suivre, année par année, les étapes de cette transformation, ce serait fastidieux et moins frappant que de faire la comparaison de l'état du commerce éthiopien en 1897 avec l'état de ce commerce dix ans plus tard.

D'après une notice sur la côte française des Somalis écrite en 1900 par M. S. Vigneras, rédacteur au ministère des Colonies, la valeur des importations en Ethiopie pour l'année comprise entre le 1^{er} avril 1897 et le 31 mars 1898 a été de 12.482.000 francs. Les importations françaises comptent dans ce chiffre pour 2.196.000 francs.

En voici le détail :

Liqueurs	44.000 fr.
Vins	15.000 —
Satin noir et soie	12.000 —
Armes et munitions	2.000.000 —
Carafons et verres	25.000 —
Coutellerie	10.000 —
Chapeaux (feutre)	40.000 —
Parfumerie et divers.	50.000 —
TOTAL	<u>2.196.000 fr.</u>

Les autres pays ont importé dans ce même laps de temps pour 10.286.000 francs de marchandises. Les cotonnades et filés cotons entrent pour plus de 7 millions dans ce chiffre et proviennent d'Amérique, d'Allemagne, de Manchester et de Bombay. Les sucres viennent de l'île Maurice et de Trieste ; les perles et les verroteries de Trieste. L'Angleterre, l'Allemagne et la Belgique se partagent encore l'importation des draps noirs et des soies pour burnous, des armes, de la coutellerie, des ustensiles en fer émaillé, des peaux maroquinées, des plaques de tôle.

Pendant cette même année 1897-1898, les exportations se sont élevées à 6.935.000 francs :

Café	3.500.000 fr.
Or	1.400.000 —
Ivoire	1.000.000 —
Peaux vertes	615.000 —
Civette	315.000 —
Cire	75.000 —
TOTAL	<u>6.935.000 fr.</u>

Parmi les six articles précédents, l'or, la civette, la cire, seuls sont exportés en France, ainsi qu'une faible

quantité de café ; la plus grande partie du café et des peaux vertes sont expédiés en Angleterre et en Amérique. L'ivoire s'écoule à Anvers.

Cet aperçu sur le commerce des provinces éthiopiennes nous montre que la France ne tenait pas là-bas la place qu'aurait dû lui assurer sa situation à Djibouti, et je dirai même sa situation à Addis-Ababa. En effet, dans la capitale de l'Abyssinie, il n'y avait que trois grandes maisons d'importation, et toutes les trois appartenaient à des négociants français : M. Savouré, M. Trouillet et M. Stevenin.

Comment expliquer que, dans ces conditions, la France ne possédât que le sixième du trafic international de l'Abyssinie ?

La cause en est la protection que nos concurrents étrangers ont trouvée dans leurs ambassadeurs, protection qui a souvent fait défaut à nos nationaux ; notamment l'ambassadeur anglais, le lieutenant Harrington a appelé et encouragé une multitude de commerçants hindous. Non seulement ils ont encombré le marché par une affluence considérable de marchandises : colonnades, indiennes, mousselines, soies bon marché, épices, parfums, bimbeloterie variée, mais ils ont offert leurs articles aux indigènes à des prix dérisoires, soit que le besoin d'argent les ait obligés à liquider immédiatement et à perte une partie de leur stock, soit que les Hindous ne comptent point leur temps, vivent chichement et obtiennent des indigènes des prix de transport moins élevés que les Européens.

En outre les Abyssins et les Gallas préféreront toujours une échoppe hindoue, voire même arménienne ou grecque, à un magasin tenu par un Européen, car ils discuteront plus commodément les prix avec un marchand qui leur est plus semblable d'esprit et d'habitudes.

Le commerce français a été particulièrement atteint par cette invasion de détaillants hindous. En effet, ces détaillants s'approvisionnent à Bombay et à Aden surtout. C'est le commerce anglais en fin de compte qui a profité de cet état de choses.

Si nos nationaux avaient trouvé à Addis-Ababa un soutien aussi puissant que celui que l'ambassadeur anglais savait fournir à ses protégés, ils auraient pu plus facilement soutenir la concurrence ; mais, tandis que le lieutenant Harrington, après des démarches tenaces et des réclamations sévères auprès de l'Empereur avait obtenu que les marchandises des sujets et protégés anglais ne soient pas retenues plus de vingt-quatre heures en douane, les Français subissaient longtemps les anciennes lenteurs et attendaient pendant quatre ou cinq jours que le chef de la douane voulût bien leur laisser enlever leurs colis. Il est clair que les maisons françaises subissaient un énorme préjudice de ce fait.

Une autre difficulté à laquelle se sont heurtés les marchands français, a été la question de retour de fonds.

Dans un pays où l'importation est le double de l'exportation et où le transport trop onéreux rend impossible l'exportation des richesses agricoles, l'or constituait un moyen très pratique, nécessaire même, de retour de fonds, il laissait un petit bénéfice à ceux qui l'employaient. L'arrivée des marchands hindous a changé ces conditions. Ces marchands ont fait des achats d'or à un taux égal et quelquefois supérieur au cours de l'or en Europe. La question de retour de fonds a été alors une sérieuse entrave au commerce de nos nationaux.

Tel était l'état du commerce éthiopien vers la fin du XIX^e siècle et les difficultés que rencontraient là-bas nos

nationaux. C'est à ce moment que s'est produite une véritable révolution dans ce commerce. Les besoins nouveaux créés par la civilisation européenne ne trouvaient pas satisfaction dans l'industrie locale, qui restait très stationnaire; ils ont poussé Abyssins et Gallas à la recherche de nouvelles ressources, à mieux tirer parti des produits de leur sol. Avec ces nouvelles richesses, dont l'écoulement leur était facilité par la création du chemin de fer, les Abyssins ont pu acheter en abondance au commerce étranger les produits fabriqués dont ils avaient besoin. Le double courant d'importation et d'exportation s'est trouvé ainsi singulièrement grossi.

Nous allons établir, d'après les rapports des consuls anglais et français de 1904, 1905, 1906, les principaux articles d'importation et d'exportation en Abyssinie, avec la valeur de chacun de ces articles et leur pays d'origine. Nous essayerons ensuite d'établir le chiffre global du commerce abyssin pour 1907-1908.

Importations en Abyssinie. — 1° *Cotonnades* : Les cotonnades constituent près de la moitié des importations de l'Abyssinie. Le gros article d'importation est constitué par les tissus de coton de provenance américaine (brown sheeting) (« aboudjedid » en Abyssinie), employés spécialement pour l'habillement de la population pauvre. Cet article est expédié d'Aden par Djibouti, Zeïla et Massaoua en Abyssinie. D'après une statistique consulaire anglaise, publiée à Aden en 1904, il a été importé dans les trois ports sus-indiqués, en 1903, 20.802.523 yards de cotonnades, d'une valeur d'environ 5.442.500. Toutes ces cotonnades ne sont pas dirigées sur l'Abyssinie et une partie d'entre elles sont consommées dans les ports et surtout à Djibouti.

Voici quelle a été la valeur respective des envois de cotonnades de chacun des trois ports ci-dessus vers l'Abyssinie pour l'année 1903 :

Djibouti.	2.908.322 fr.
Massaoua	3.152.057 lire

à remarquer que ce chiffre de 3.152.057 s'est abaissé en 1904 à 2.901.557
Zeïla, en chiffres ronds 1.000.000

Parmi les autres articles d'importation rentrant dans cette catégorie, on peut citer les pagnes ou « chama », de provenance anglaise, plus de 500.000 francs par an ; la mousseline de coton ou « chache », le calicot, les indiennes, environ 280.000 francs, de provenance anglaise et indienne ; les différentes sortes de drille de fabrication américaine, anglaise et indienne ; l'Andrinople, dit « jawi », de Glasgow (15.000 francs par an), etc., coton en écheveau, fil à coudre velours, etc.

D'après le Consul des Etats-Unis à Marseille, la maison Livierato frères, qui détient entre ses mains presque tout le commerce français en Abyssinie, achetait autrefois à Manchester et achète maintenant directement sur le marché américain, les marchandises américaines étant meilleures et moins chères.

2° *Soieries* : Les soieries françaises viennent au premier rang ; il y en a également de provenance italienne, suisse, allemande et indienne.

Principaux articles : satin rayé, dit « Abadllah Khani », de 80.000 à 100.000 francs par an, pour chemises ; satin uni, dit « baghadi », satin duchesse, moire, damas, lacet de soie, 70.000 francs ; soie en écheveaux, 40.000 à 50.000 fr. par an.

3° *Lainages* : L'importation de ces articles est encore restreinte ; les draps sont de provenance allemande ; les couvertures de laine, surtout de provenance française, 60.000 francs par an ; les tapis viennent de Perse (60.000 fr. par an).

4° *Objets en métal* : Les outils sont surtout de provenance allemande et française, la coutellerie de provenance allemande et autrichienne, les ustensiles de cuisine de provenance allemande et belge, il en est de même du fer émaillé. Les armes sont presque exclusivement de provenance française : fusils Gras, ainsi que les munitions et la poudre ; l'Abyssinie s'approvisionne de cartouches auprès de la Société française de Munitions à Paris, qui a une filiale appelée Comptoir de Djibouti. L'importation annuelle des fusils et des munitions par Djibouti est évaluée respectivement à 1 million et demi et à 2 millions de francs au minimum.

A la fin du siècle dernier, les négociants français ont été touchés par une diminution considérable de la vente des fusils qui était leur principal et plus fructueux article. Cette diminution ne tient pas à un arrêt dans l'armement de l'empire ; l'empereur Ménélik s'efforce au contraire sans cesse d'accroître et de perfectionner son matériel de guerre ; mais, depuis la création des légations étrangères à Addis-Ababa, le Ministre de Russie et surtout notre Ambassadeur ont offert à Ménélik, au nom de leur Gouvernement, des quantités considérables de fusils, de munitions et même d'artillerie. La France, en 1887, a envoyé en cadeau plus de 100.000 carabines et fusils Gras, avec plusieurs millions de cartouches, et, en 1900, plusieurs caravanes chargées de fusils Lebel et de caisses de cartouches Lebel sont parties de Djibouti pour Ankober.

Ces largesses ont nécessairement ralenti pour un temps les achats d'armes de l'Ethiopie.

5° *Articles divers* : La verrerie est de provenance française, autrichienne, belge et allemande; la verroterie de provenance allemande, autrichienne et italienne. L'importation des perles fausses atteint environ 100.000 francs par an. Le savon est fourni par Marseille et Lyon (Fournier, de Marseille; Stéarinerie et Savonnerie de Lyon).

L'Abyssinie importe peu d'objets d'alimentation en dehors de ceux de provenance française ou anglaise; la France envoie beaucoup de vins (vins rouges, champagnes et liqueurs : valeur annuelle, au moins 200.000 francs). En ce qui concerne les vins en tonneaux, les importations par Djibouti ont atteint 63.148.000 francs en 1902 et 77.373.000 francs en 1903. Les importations par Massaua, 415.133 lire en 1902 et 426.269 lire en 1903.

Le sucre est fourni par la France et l'Autriche; la consommation abyssine de cet article est encore restreinte; Djibouti a importé en 1902 pour 77.503 francs de cet article, Massaua pour 280.091 lire en 1902 et 288.206 lire en 1903.

Le pétrole est surtout de provenance russe. Djibouti en a importé, en 1903, pour 49.840 francs et Massaua pour 156.496 lire.

Autres articles d'importation : matériaux de construction, papeterie, chapellerie, chaussures, parapluies, sel, épices, etc.; le riz, le dourah, les dattes, le poivre, importés des Indes et d'Arabie pour une valeur annuelle de 300.000 fr., servent à la nourriture des indigènes de la côte : très peu de ces articles vont jusqu'en Abyssinie.

Exportations de l'Abyssinie. — 1° *Café* : L'Ethiopie produit deux sortes de café.

a) Le café *Harrari*, récolté dans la province de Harrar, cultivé et soigné. La récolte de 1904 a été d'environ

900.000 kilogrammes et celle de 1905 est évaluée à environ 800.000 kilogrammes. La totalité du Harrari vient sur le marché de la ville de Harrar où le prix varie entre 5 et 7 1/2 thalers par frassela (environ 67 kilogrammes). Le commerce d'exploitation étant exclusivement entre les mains des maisons établies à Harrar, qui sont toutes des filiales de maisons anglaises ou indiennes d'Aden ou de Bombay, tout le Harrari est dirigé via Djibouti (une faible quantité étant expédiée par Zeïla) sur Aden, d'où il est réexporté en Angleterre et en Amérique ; une petite partie est maintenant exportée directement de Djibouti en France.

b) Le café *abyssin* vient des provinces du Sud-Ouest et de l'Ouest, c'est-à-dire de la partie non explorée de l'Abyssinie, principalement du Kaffa ; il y pousse à l'état sauvage. Une grande partie du café abyssin parvient à Addis-Ababa ; on évalue à 200.000 à 300.000 thalers par an la valeur du café transitant par la capitale qui en consomme peu. Une faible part est écoulée au Soudan ; une moindre encore est exportée par Massaoua (34.049 lire en 1902 et 64.952 lire en 1903) et la presque totalité expédiée par Harrar et Djibouti sur Aden, et réexportée en Angleterre et en Amérique. Le prix, à Addis-Ababa, est de 2 thalers 1/4 à 2 thalers 1/2 la frassela, et à Harrar de 5 thalers à 5 thalers 1/4. Il en arrive de 1.000.000 à 1.400.000 kilogrammes par an à Harrar.

Les exportations de café de Djibouti ont atteint 1.249.123 francs en 1901, 3.736.096 francs en 1902, 2.350.342 francs en 1903 et 3.472.030 francs en 1904.

Les maisons qui s'occupent en Abyssinie de l'exportation du café, toutes établies à Addis-Ababa, Harrar et Aden, sont : Bénin et C^{ie}, Livierato Frères, Djevadji, Abba Serra, Mohamedally.

Des entreprises européennes ont créé des plantations de Harrari dans la province de Harrar, notamment : le Français Guignony à Harrar-Diré-Daoua, dont la plantation existe depuis douze ans, une autre concession française en voie de création dans la vallée de l'Aouache; la plantation Hierror entre les mains d'un Grec, à un jour de Diré-Daoua.

2° *Peaux* : L'exportation des peaux, celles surtout de chèvres et de bœufs, a pris un grand développement pendant ces dernières années. La valeur de l'exportation par Massaoua a atteint 589.382 lire en 1902, 1.003.453 lire en 1903 et 1.259.046 lire en 1904. Par Djibouti, l'exportation s'est élevée à 126.426 francs en 1901, 402.181 francs en 1902, 1.355.982 francs en 1903 et 2.200.282 francs en 1904. En 1903, sur la valeur totale des peaux exportées par Djibouti, Aden en a reçu pour 1.318.269 francs; la presque totalité étant réexpédiée en Amérique; la France en a reçu pour 13.684 francs et le Somaliland britannique pour 19.069 francs.

A Addis-Ababa, au commencement de 1905 on payait par 20 peaux de chèvres de 12 à 14 thalers, de 8 à 9 ou de 5 à 8 suivant la qualité; à Djibouti, le prix était de 15 à 20 roupies. Pour les peaux de bœufs on payait au commencement de 1905 de 1 à 2 thalers 1/2 par pièce (5 thalers par frassela).

3° *Ivoire* : Les chasses à l'éléphant ne peuvent plus avoir lieu qu'avec l'autorisation impériale et le Gouvernement prélève 50 pour 100, une défense sur deux. Le prix de la frassela (16 kg. 800) est à Addis-Ababa de 150 à 170 thalers.

L'ivoire est exporté par le Soudan en Égypte, par l'Erythrée vers Massaoua, et par Harrar vers Djibouti ou Zeila. On ne peut évaluer exactement l'importance de l'exporta-

tion par la première de ces voies. L'exportation de Massaoua qui s'élevait encore à 82.873 lire en 1902 n'atteignait plus que 46.500 lire en 1903. Zeïla a exporté en 1903 pour 24.964 francs d'ivoire. L'exportation par Djibouti, la plus importante, a atteint 1.087.825 francs en 1901, 1.373.500 francs en 1902, 1.413.250 francs en 1903 et 1.076.425 francs en 1904. Presque tout l'ivoire exporté par Djibouti et Zeïla va sur le marché d'Aden. De là, il est expédié sur les marchés d'Europe surtout à Londres et Anvers;

4° *Cire* : La plupart de la cire produite en Abyssinie est exportée. Au commencement de 1905, le prix était à Addis-Ababa de 12 à 13 thalers la frassela, à Harrar d'environ 15 thalers 1/2. L'exportation a atteint 125.168 lire en 1902, 255.406 lire en 1903, 375.922 lire en 1904. Par Djibouti, la valeur exportée a été de 68.352 francs en 1901, 117.258 francs en 1902, 120.816 francs en 1903 et 788.457 francs en 1904. Par Zeïla, l'exportation en 1902 a été de 26.668 francs.

5° *Civette* : Cet article, utilisé pour la fabrication de la parfumerie, provient des provinces du sud-ouest et des pays gallas. Il est transporté dans des cornes de buffle. Ce commerce est surtout entre les mains de traitants arabes d'Addis-Ababa qui en envoient la plus grande partie en Orient, particulièrement en Arabie (la Mecque), en Turquie, en Égypte. La civette se vend de 3 fr. 40 à 4 fr. 50 l'okiette (28 gr.). A Addis-Ababa, le produit de bonne qualité ne se vend pas moins de 2 thalers l'okiette. L'exportation par Djibouti atteint 91.760 francs en 1901, 121.799 francs en 1902, 123.600 francs en 1903 et 194.400 francs en 1904. En 1903, la France en a reçu pour 56.640 francs et Aden pour 66.960 francs. Les exportations

par Massaoua ont atteint 12.807 lire en 1902 et 20.948 lire en 1903.

6° *Gomme* : Cet article est surtout exporté par Massaoua : 290.252 lire en 1902, 124.962 lire en 1903, 239.213 lire en 1904; Djibouti en a exporté pour 6.172 francs en 1901 et 10.604 francs en 1902; Zeïla pour 17.617 francs en 1902. Cette marchandise va à Aden d'où elle est réexportée comme produit d'Arabie.

7° *Or* : Par le lavage des sables d'alluvion du Ouallaga des Beni-Choungoul et d'autres régions, on obtient d'assez grandes quantités d'or qu'on transporte en anneaux à Addis-Ababa, à Harrar, à Djibouti et à Aden, d'où il est expédié en Europe et aussi aux Indes. Une part importante de la production de l'or est utilisée dans le pays. L'or est au titre de 910 millièmes et se vend de 38 à 39 thalers l'okiette (28 gr.). Son exportation peut être évaluée à 400.000 francs par an.

8° *Divers* : L'exportation des autres articles est actuellement insignifiante : beurre indigène (40.000 francs en 1904), plumes d'autruche. L'Abyssinie produit beaucoup de céréales, fruits, légumes, le coton, le mûrier; actuellement le dourah seul est importé de Djibouti, et encore les plus grandes quantités, importées à Djibouti (300.000 à 350.000 francs par an) et à Massaoua (500.000 à 900.000) proviennent-elles d'Arabie et d'Aden. L'exportation du bétail abyssin a un grand avenir, mais elle vient d'être frappée de droits prohibitifs.

Evaluation totale du commerce de l'Abyssinie pour 1907-1908. — Après cette énumération un peu longue et fastidieuse des articles d'importation et d'exportation du commerce abyssin, il est intéressant d'établir le chiffre représentant l'ensemble du commerce abyssin pour

l'année 1907-1908. Ce chiffre parlera plus clairement à notre esprit qui se perd dans la valeur de tous les articles énoncés ci-dessus; il dira brutalement l'importance du commerce et, comparé à la valeur du trafic abyssin en 1897, montrera le développement considérable dont j'ai parlé.

La difficulté de déterminer le commerce de l'Abyssinie provient de ce que dans ce pays il n'y a pas de statistique douanière.

M. Nooman-Kōuri, consul de France à Harrar, dans un rapport¹ sur la situation commerciale de Harrar en 1905, prétend être à même d'établir la valeur du commerce de l'Abyssinie avec l'Etranger; il se base sur ce qu'il est à Harrar et que tout ce commerce passe par la province du Harrar : importation et exportation ont délaissé la route Zeïla-Gueldéissa au profit du premier tronçon du chemin de fer construit entre Djibouti et Diré-Daoua ; le transport par caravanes, par Gueldéissa vers le Somaliland Britannique, est insignifiant, dit-il, et il passe sous silence le commerce fait avec l'Erythrée. Il arrive ainsi à un chiffre de 12 millions de francs, représentant la valeur du commerce abyssin pour 1904; ce chiffre nous paraît très inférieur à la réalité. Si, en effet, on compare les statistiques contenues dans ce rapport avec celles de l'Office colonial pour le commerce de la côte française de Somalis, on s'aperçoit que le trafic avec l'Abyssinie ne représenterait qu'un tiers du commerce de cette colonie, ce qui est évidemment trop peu, quel que soit le chiffre du trafic local de Djibouti.

En outre, je l'ai dit, le rapport du Consul français passe sous silence le commerce fait avec l'Erythrée.

Le lieutenant Collat, dans une « étude sur les douanes et

¹ N° 512, supplément au *Moniteur Officiel du commerce*, 5 avril 1906.

les transports en Abyssinie ¹ », publiée par le *Bulletin du Comité de l'Afrique française*, donne, pour la période 1903-1904, la moyenne suivante :

Importation	8.500.000 fr.
Exportation	7.500.000 —
TRAFFIC TOTAL . . .	<u>16.000.000 fr.</u>

Il ajoute qu'en tenant compte d'un accroissement annuel d'environ 10 pour 100 des chiffres précédents, on peut dire que le chiffre total des importations et exportations en Abyssinie est actuellement d'environ 20 millions de francs.

Le lieutenant Collat nous paraît, lui aussi, encore un peu au-dessous de la vérité. En effet, si l'on additionne le commerce des trois colonies, qui sont les principaux débouchés de l'Abyssinie, on obtient le résultat suivant pour 1904 :

Côte Française de Somalis . .	29.164.417 fr.
Erythrée	13.540.401 —
Zeïla	3.995.000 —
	<u>46.199.818 fr.</u>

Nous croyons faire une part très large au trafic local de Djibouti et de l'Erythrée en l'évaluant au tiers de cette somme, et le chiffre de 30 millions de francs pour le commerce de l'Abyssinie en 1904 nous paraît devoir être considéré comme un minimum, surtout si l'on tient compte du trafic impossible à évaluer s'effectuant par les autres frontières de l'Abyssinie, principalement avec le Soudan égyptien.

Et si l'on tient compte de l'accroissement annuel de

¹ Supplément au *Bulletin du Comité de l'Afrique Française*, juin 1906.

10 pour 100 environ présumé par le lieutenant Collat, nous obtiendrons, pour l'année 1907, un chiffre rond de 40 millions, représentant à peu près le commerce extérieur de l'Abyssinie.

40 millions en 1907 contre 20 millions en 1897, voilà les deux chiffres qu'il était intéressant d'établir pour montrer le saut prodigieux qu'a fait le commerce éthiopien en dix ans. On laisse à l'imagination le soin d'estimer l'avenir commercial énorme de l'Abyssinie dans quatre ou cinq ans, lorsque le chemin de fer ne s'arrêtera plus au seuil des plateaux fertiles d'Ethiopie et à moitié chemin de tant de richesses qui n'ont pas encore été exploitées, faute de voies de pénétration faciles.

Presque tout ce grand mouvement commercial de l'Abyssinie, depuis la création de notre chemin de fer de Djibouti, passe par notre protectorat. Aussi, la conséquence directe et très intéressante, pour nous autres Français, du développement commercial de l'Ethiopie, c'est l'accroissement du commerce de notre colonie de Djibouti. A la suite de l'exposé de la situation économique de l'Ethiopie, je voudrais donner un aperçu historique de notre colonie de Djibouti : on verra le développement de notre colonie concomitant avec celui de l'Abyssinie, l'intime liaison créée entre ces deux pays par notre chemin de fer et l'intérêt profond que le Gouvernement français avait à sauvegarder notre chemin de fer comme il a fait à plusieurs reprises.

§ II. — **COMMERCE DE DJIBOUTI**

En 1837, deux consuls français, MM. Monge et Henri Lambert, frappés de l'avantage de prendre position en face de Périm que l'Angleterre venait d'acquérir firent acheter

au sultan de Tadjoura, Abou-Becker, les emplacements d'Obock et d'Ambalo. Ce n'est qu'en 1862 qu'un traité reconnu officiellement ces territoires à la France. Le projet gouvernemental était de faire d'Obock un dépôt de charbon pour nos navires passant par la mer Rouge. Ce dépôt ne fut jamais créé. On établit à Obock un pénitencier.

En 1894, un commerçant français, M. Brémont, fut conduit par un chef de caravane dans une petite baie protégée par le cap de Djibouti, au fond de la rade de Tadjoura, avec de l'eau douce à proximité, offrant vers l'intérieur des voies d'accès relativement faciles et placée dans le voisinage du départ des caravanes vers le centre. Ces avantages étaient si réels qu'en l'espace de quelques mois les Grecs, les Français, des Hindous s'installèrent à Djibouti. Les relations du nouveau port français avec l'Abyssinie devenaient tous les jours plus importantes : d'immenses caravanes en partaient et en revenaient constamment. Obock était déserté depuis longtemps par le dernier commerçant français. Les fonctionnaires, eux aussi, s'étaient transportés à Djibouti. Il faut savoir gré à M. Lagarde, alors résident de France à Obock, d'avoir décidé dès 1890 que Djibouti serait le chef-lieu de notre colonie.

En 1895, pour dissimuler l'abandon d'Obock, on réunit Obock et Djibouti sous le nom de « Protectorat de la côte française des Somalis ». Le Protectorat ainsi créé disposait d'un crédit annuel de 550.000 francs de subvention, plus 30 à 36.000 francs provenant de la vente des timbres-poste. Il paraîtrait que la gestion financière de M. Lagarde n'était pas très heureuse et que, malgré les grosses sommes dont disposait notre protectorat, les colons se plaignaient.

Le 26 avril 1899, débarquait à Djibouti M. Martineau,

nommé gouverneur de la colonie en remplacement de M. Lagarde. Le nombre des colons augmenta rapidement, et, depuis le commencement des travaux de la voie ferrée, le commerce, un instant arrêté, a repris activement et l'immigration a augmenté.

Voici les chiffres montrant le développement du commerce de Djibouti depuis 1899, date des premières statistiques :

1899	4.410.000 fr.
1900	8.247.000 —
1901	14.179.000 —
1902	18.122.000 —
1903	17.981.000 —
1904	29.164.000 —
1905	30.149.000 —

Ces chiffres montrent que le commerce de Djibouti s'accroît plus rapidement que celui de n'importe quelle autre colonie. Deux causes favorisent ce développement commercial de la colonie : la position géographique du port de Djibouti situé à l'entrée de la vaste et sûre baie de Tadjoura, sur la route des Indes, de Madagascar, de l'Extrême-Orient y contribue dans une large mesure, et les nombreux navires qui y font escale se ravitaillent facilement en vivres et charbon ; quelques améliorations apportées au port en feraient un des plus beaux des positions françaises dans l'Océan Indien ; mais il faut surtout considérer comme facteur important de ce développement la création de la voie ferrée de Djibouti à Harrar. La totalité presque du commerce abyssin emprunte cette voie ferrée. Autrefois, la plupart des articles importés arrivaient par la route Zeïla-Gueldeïssa ; cette route a été presque complè-

tement abandonnée au profit de la ligne ferrée Djibouti-Diré-Daoua. Pour les exportations, c'est la même chose : le transport par caravanes par Gueldeïssa vers le Somaliland britannique est insignifiant.

La meilleure preuve que c'est la voie ferrée qui a causé la prospérité de Djibouti par le commerce qu'elle y a amené, c'est la décadence des ports du Somaliland et de l'Erythrée, depuis qu'une partie du commerce abyssin les a abandonnés pour emprunter notre voie ferrée.

Voici, d'après le dernier rapport anglais, le tableau du commerce du protectorat du Somaliland britannique pour les années comprises entre 1901 et 1904 :

1901-1902.		15.000.000 fr.
1902-1903.		12.197.500 —
1903-1904.		14.132.500 —

Le commerce du Somaliland¹ britannique est en diminution à peu près constante depuis plusieurs années; l'augmentation constatée en 1903-1904, par rapport à 1902-1903, n'est qu'apparente, elle est due à l'accroissement des importations du port de Berbera pour ravitailler le corps expéditionnaire britannique au Transvaal.

Le commerce du port de Berbera s'effectue principalement avec l'intérieur du Protectorat et avec l'Ogaden, il n'y a donc pas de raison pour que le chemin de fer de Djibouti lui ait fait du tort, mais les autres ports qui sont en relations commerciales, soit avec l'Abyssinie même, comme Dulhar, soit avec les provinces avoisinantes, comme Zeïla qui fait le commerce avec la province du Harrar et les pays gallas, ont vu leur commerce diminuer très considé-

¹ Trade of Somaliland protectorate for the year 1903-1904 (*Foreign Office*, annual Series, n° 3.321).

ablement depuis l'ouverture du chemin de fer de Djibouti.

Le commerce de l'Erythrée s'est mieux défendu et est resté à peu près stationnaire ces dernières années, d'après le rapport présenté par le gouvernement de l'Erythrée, en 1905, au Ministère des affaires étrangères d'Italie.

Ces progrès énormes que notre colonie a faits sur les colonies anglaises et italiennes nous donnent une idée du développement que prendra Djibouti lorsque le chemin de fer ne s'arrêtera plus à mi-chemin de la capitale du pays le plus sain et le plus fertile de l'Afrique.

Nous devons rapidement faire en sorte d'avoir Addis-Ababa comme terminus si nous ne voulons pas risquer de voir ruiner notre chemin de fer et Djibouti par une des clauses inscrites dans l'accord franco-anglo-italien du 13 décembre 1906. Cette clause autorise en effet l'Angleterre à relier la côte du Somaliland au Soudan anglo-égyptien par un chemin de fer traversant l'Ethiopie, c'est-à-dire concurrent du nôtre : évidemment cette menace sera illusoire le jour où notre chemin de fer sera fort de sa clientèle acquise.

Le résultat effectif et précieux de la prospérité de notre colonie, c'est la suppression de la subvention métropolitaine. Cette subvention était de 517.000 francs en 1898, lorsque les travaux du chemin de fer étaient à peine commencés ; elle est restée plusieurs années de 500.000 francs pour tomber à 100.000 francs en 1907, et aujourd'hui elle est complètement supprimée.

CHAPITRE III

POLITIQUE INTERNATIONALE MODERNE EN ÉTHIOPIE

La France fut la première des nations européennes liée à l'Éthiopie par un traité d'amitié et de commerce. Ce traité fut signé en 1848 par M. Rochet d'Héricourt, représentant de Louis-Philippe, et par Sahlé-Sallassi, roi du Choa, grand-père de Ménélik.

Encouragée par l'exemple de la France, l'Italie, avec le roi Victor-Emmanuel et son ministre Cavour, essaya en 1859 de nouer avec le négus des relations politiques et commerciales. Mais survint l'Angleterre qui supplanta Français et Italiens auprès du Négus, chassa nos représentants des conseils de Théodoros et conduisit pendant dix ans la politique de l'Éthiopie. Enhardie par ses succès diplomatiques, elle voulut s'emparer de l'Éthiopie et y envoya 25.000 hommes qui furent repoussés après une campagne désastreuse pour les deux partis.

Devant la trahison de ses anciens amis les Anglais, un revirement en faveur des Français et des Italiens se produisit dans l'esprit de Ménélik II, roi du Choa depuis 1864, successeur de Théodoros. Il rappela les Français chassés au nord de l'empire par son terrible prédécesseur, et, lors de nos désastres de 1871, le jeune souverain ouvrit une souscription parmi ses sujets pour contribuer à payer notre rançon des cinq milliards.

L'Italie aussi renoua des relations avec l'Ethiopie et, le 10 novembre 1872, Victor-Emmanuel reconnaissait Ménélik II comme empereur ; en 1876, il lui envoyait la mission Antinori, à laquelle Ménélik concédait en 1879 la terre de Let-Marefia. A la mort de Victor-Emmanuel, le souverain éthiopien écrivit (29 novembre 1878) au roi Humbert I^{er} qu'il venait de perdre « le tuteur de son royaume et pour lui comme un père, mais qu'il avait confiance de retrouver dans le nouveau roi un défenseur et un gardien ». Dix ans plus tard, le 25 mai 1889 à Ucciali, Ménélik signait avec le comte Antonelli un traité perpétuel d'amitié et de commerce que M. Crispi par une interprétation abusive transforma bientôt en traité de protectorat.

C'est l'article 17 qui réglait les rapports des deux gouvernements, mais le texte italien n'était pas conforme au texte rédigé en langue anharique : « Le roi des rois d'Ethiopie icciallaucial (« pourra s'il lui plaît », disait le texte abyssin, « consent à », traduisait le texte italien) se servir de la diplomatie italienne pour traiter toutes ses affaires avec les puissances européennes. » Avec l'interprétation italienne, l'Ethiopie gardait son autonomie intérieure, mais s'en remettait à la diplomatie italienne pour ses relations avec les puissances étrangères. C'était un « protectorat sauvegarde » établi au profit de l'Italie sur l'Ethiopie. Ménélik, qui entendait conserver toute son autonomie, protesta. Mais l'Italie, poussée par l'Angleterre qui voulait opposer son influence à la nôtre, ne tint aucun compte de cette protestation. Le 24 mars et le 15 avril 1891, le marquis di Rudini et lord Dufferin signaient au nom de leurs gouvernements deux protocoles qui sont de véritables conventions de partage de l'Abyssinie entre l'Angleterre et l'Italie. Ces deux actes revenaient à reconnaître comme placés dans

la sphère d'influence de l'Italie l'Ethiopie tout entière (moins la région d'Itang que se réservait l'Angleterre), le Sidamo, l'Ogaden et l'ensemble des régions qui ont constitué depuis le Bénadir italien. En présence des compétitions dont son empire était l'objet, le Négus adressait le 10 avril 1891 aux puissances européennes une circulaire dans laquelle il définissait les frontières qu'il entendait redonner à l'Ethiopie et réclamait pour son pays, dans un langage qui ne manquait pas d'élévation, le droit à l'existence. « Je n'ai point l'intention, disait-il, d'être spectateur indifférent si des puissances lointaines se présentent avec l'idée de se partager l'Afrique, l'Ethiopie ayant été pendant plus de quatorze siècles une île des chrétiens au milieu de la mer des païens.

« Comme le Tout-Puissant a protégé l'Ethiopie jusqu'à ce jour, j'ai la confiance qu'il la protégera et l'agrandira aussi dans l'avenir. Mais je suis certain qu'il ne partagera jamais l'Ethiopie entre d'autres puissances. »

Le 12 février 1893, Ménélik dénonce formellement le traité d'Ucciali, par lequel l'Italie avait eu la prétention de lui imposer son protectorat. L'Italie et l'Angleterre répondent à cet acte par la signature d'un troisième protocole, en date du 5 mai 1894. Par cette convention, l'Italie et l'Angleterre précisent leur projet de partage de l'empire du Négus et définissent la limite des sphères d'influence de la Grande-Bretagne et de l'Italie dans les régions du golfe d'Aden, au mépris des droits de l'Ethiopie et de plus en violation de l'intégrité du Harrar garantie cependant par une convention franco-anglaise du 8 février 1888.

Le rêve de Crispi était de constituer en Afrique orientale un immense empire colonial italien. L'Italie n'avait eu jusque-là en fait de colonies que Massaoua et quelques points de la côte méridionale des Somalis, au sud du Cap

Guardafui. Réunir ensemble tous ces établissements en englobant l'Abyssinie dont on commençait à pressentir la richesse, tel était le grand projet de Crispi. « Ce plan devait
« dans l'esprit de son auteur, faire de l'Italie une grande
« puissance coloniale, en lui permettant de pénétrer dans les
« régions très fertiles du bassin moyen et supérieur du Nil,
« entre le Nil Bleu et le Nil Blanc, et de collaborer ainsi
« pour une large part elle aussi à l'exploitation de l'Afrique
« Équatoriale. »

Malheureusement on ne comprit pas en Italie que cette conception grandiose était irréalisable. Fatalement elle devait se heurter à l'opposition de l'Angleterre qui, par les protocoles de 1891, avait arrêté les ambitions coloniales des Italiens à 200 kilomètres du Nil. On ne sut pas prévoir non plus à Rome, que, dans le Négus Ménélik et dans le peuple abyssin, on allait rencontrer une force de résistance considérable qui, unie à un patriotisme ardent contre l'envahisseur étranger, allait rompre toutes ces savantes combinaisons. Les événements de 1894-1895 se chargèrent cruellement pour l'amour-propre italien d'en démontrer la vanité.

La convention anglo-italienne du 5 mai 1894 mit le feu aux poudres. L'attention se porta tout de suite sur le Tigre ; les Italiens, l'ayant purement et simplement annexé, rapprochèrent ainsi de Ménélik le fils du négus Jean, Raz Mangascha, qui avait été évincé du trône d'Ethiopie par Ménélik. En janvier 1895, ils prirent l'offensive contre Mangascha : le général Baratieri le battit à Coatit et à Sinasé, enleva Adi-Grat et fit son entrée à Axoum, une des villes saintes de l'Ethiopie. Mais Ménélik avait entre temps réuni toute l'Abyssinie sous ses ordres. Voici l'appel émouvant de Ménélik à son peuple, en date du 17 septembre 1895 : « Un ennemi a traversé la mer, il a violé nos frontières pour

détruire notre foi. J'ai tout supporté et j'ai négocié longtemps pour ménager notre pays si éprouvé au cours de ces dernières années...

« Mais l'ennemi avance toujours et il mine nos terres et nos peuples comme font les taupes. Maintenant, c'est assez !

« Avec l'aide de la Trinité, je suis décidé à défendre notre pays et à repousser par la force l'envahisseur qui ne veut rien entendre.

« Que celui qui a la force m'accompagne ; qui n'en a pas prie pour nous et pour le succès de nos efforts. Que pas un ne reste en arrière, que chacun marche pour sa patrie et son foyer. Je veux trouver autour de moi tous mes soldats ; entendez-le. »

En décembre 1895, il massacra à Amba-Abaghui la colonne du major Toselli, réoccupa Axoum et Adoua, fit capituler la garnison de Makallé et, le 1^{er} mars 1896 détruisit à Abba-Garima, près d'Adoua, l'armée du général Baratieri.

L'écrasement des Italiens à Adoua n'eut pas seulement pour résultat d'arrêter immédiatement l'invasion italienne et de ramener l'Erythrée à ses limites d'avant la guerre, c'est-à-dire entre Massaoua Keren et Asmara ; cet événement eut des conséquences plus générales, la bataille d'Adoua ruinait toute idée de protectorat italien, déchirait le traité d'Ucciali et détruisait complètement le grand projet de l'empire colonial de l'Erythrée. Historiquement, le 1^{er} mars 1896 marque une date essentielle : c'est la fin des actes d'agression à peine dissimulée de l'Italie contre l'Ethiopie en vue d'un démembrement. Par le traité d'Addis-Ababa du 26 octobre 1896 qui mit fin à la guerre, l'Italie reconnaissait « l'indépendance absolue et sans réserve de l'Ethiopie comme état souverain et indépendant ». En chargeant les Italiens à Adoua, les Abyssins avaient conquis

pour leur pays une place dans le concert des grands Etats modernes. Restait à consolider l'ouvrage.

Moins de trois ans après, le très distingué et très habile agent de l'Italie auprès de Ménélik, le major Ciccodiccola, obtenait, le 10 juillet 1900, de ce souverain toujours magnanime, une rectification de frontières de 1897 des plus satisfaisantes pour l'amour-propre et les intérêts italiens.

Après sa défaite de 1869, l'Angleterre semblait se désintéresser des questions éthiopiennes pour son propre compte, et pour contre-balancer notre influence naissante en Afrique orientale, c'est elle qui encourageait l'Italie dans ses visées sur l'empire éthiopien et la conduisait à une guerre néfaste.

Avec l'admirable souplesse et l'art suprême qu'elle possède de se plier sans hésiter aux circonstances et de faire tourner le plus souvent à son avantage le fait accompli contre elle, l'Angleterre oublie les protocoles qu'elle a signés quelques années auparavant, reconnaît le vainqueur et, aux premiers mois de 1897 lui envoie un de ses meilleurs diplomates admirablement instruit des choses africaines, sir Rennell Rodd, alors premier secrétaire de l'Agence britannique au Caire. Le but de cette mission était d'obtenir coûte que coûte la neutralité du Négus dans la campagne contre les Derviches. L'envoyé anglais pouvait aller jusqu'à offrir en échange le port de Zeïlah. Sir Rennell Rodd n'eut pas besoin d'en arriver à cette extrémité. Il obtint même le concours de Ménélik contre les Derviches. Trois mois après, sir Rennell Rodd signait au nom de son pays avec l'Ethiopie un traité perpétuel d'amitié et de commerce. En échange de ce traité, l'agent anglais dut, ainsi que le stipulait l'article 2, accepter une délimitation du protectorat britannique de la Côte Somalie vers le nord au quatorzième degré

de latitude nord et vers le sud au deuxième degré de latitude sud.

A la suite de la mission Rennel Rodd, le Gouvernement anglais plaça comme agent auprès de l'Empereur le capitaine J. H. Harrington « un parfait gentleman, type de ces officiers diplomates dont les remarquables qualités d'action, modérées par un sens politique merveilleux et un tact sans égal, ont si fort contribué, principalement depuis vingt ans, à établir ou consolider la puissance britannique sur tant de points de l'Afrique ».

Le chef-d'œuvre du lieutenant Harrington est le traité anglo-éthiopien du 15 mai 1902. Ce traité délimite la frontière entre le Soudan et l'Erythrée, modifie celle établie par un traité du 10 juillet 1900 entre l'Ethiopie et l'Erythrée, et surtout accorde à l'Angleterre trois avantages très appréciables : la promesse de la part de Ménélik de ne jamais modifier le cours du Nil, source de richesses pour l'Egypte, grâce à son limon ; la cession à bail du territoire d'Itang et le droit de construire à travers l'Ethiopie un chemin de fer reliant le Soudan à l'Ouganda.

Nous reverrons d'ailleurs plus loin les détails de ce traité et l'œuvre de Sir Harrington dans un chapitre spécialement consacré à l'influence anglaise en Abyssinie.

Malgré tout, Ménélik n'a pas dû oublier que son prédécesseur a été trahi par les Anglais, ni les protocoles anglo-italiens de 1891 et 1894, et, avec sous les yeux l'histoire de l'occupation d'Egypte, pourrait-il avoir pleinement confiance dans la politique britannique ?

Nous, Français, n'avions pas un aussi mauvais passé à faire oublier au Négus. Nos relations avaient toujours été cordiales ; nos commerçants entretenaient depuis longtemps en Abyssinie des relations suivies, et des Français, comme

MM. Chefneux, Mondon-Vidailhet et d'autres, avaient de longue date contribué à rendre très réelle l'influence française à Addis-Ababa.

Jusqu'en 1884 nos relations purement amicales ne furent sanctionnées par aucun acte international important. Le Gouvernement français négligeait l'influence qu'il lui était si facile d'acquérir en Afrique orientale. A cette époque, Ménélik n'était que roi du Choa, une action énergique aurait pu nous assurer Zeïlah, par Zeïlah le commerce qui se faisait avec Harrar et peut-être Harrar même, alors occupé par l'Egypte qui allait l'évacuer. Les autorités d'Obock ne sortirent pas de leur rocher brûlant : elles restèrent sourdes aux prières du grand roi du Choa qui les priait de monter, offrant même des troupes pour aider la France à s'emparer de Harrar. Ce fut l'Angleterre qui s'installa à Zeïlah en 1885, occupa la principale route de Harrar et attira vers elle le commerce abyssin. Maîtresse de la route de Harrar, l'Angleterre se prépara à s'emparer de cette place forte : Ménélik apprit ces préparatifs par MM. Ilg et Chefneux, deux ingénieurs sur qui nous aurons à revenir, descendit sur Harrar et l'occupa. Le Gouvernement d'Obock sortit un instant de son inaction : il délimita, le 8 février 1888, la frontière du côté de Zeïlah en attribuant le meilleur lot à l'Angleterre et en stipulant que les deux parties contractantes s'engageaient à ne pas chercher à annexer le Harrar, ni à le placer sous leur protectorat.

Les avances que nous faisait Ménélik venaient en partie de l'amitié qu'il avait pour deux hommes qui, depuis 1880 avaient toute la confiance du Négus et travaillaient sans relâche pour notre influence : « M. Ilg, ingénieur suisse, qui devait se révéler quelques années plus tard diplomate consommé, véritable homme d'Etat, et M. Léon Chefneux, un patriote qui, dès 1880, s'était promis d'ouvrir à son pays l'in-

fluence économique et pacifique de ces riches hauts-plateaux de l’Ethiopie et qui n’a rien épargné, à travers des difficultés sans nombre, pour réaliser ce grand et généreux dessein¹ ».

En 1889, devant les progrès de l’influence de l’Italie en Ethiopie (traité d’Ucciali), MM. Ilg et Chefneux obtinrent de Ménélik qu’il voulût bien se mettre directement en rapport avec le Gouvernement de la République. Le 6 décembre 1889 Ménélik envoie au Président Carnot M. Armand Savouré avec mission « de faire regarder Ménélik comme négus, roi des rois d’Abyssinie, et à ce sujet dire l’importance de ses États, développer les relations de commerce et d’amitié entre l’Abyssinie et la France, s’entendre pour la création d’un chemin de fer entre la mer, le Harrar et le Choa ».

Enfin, M. Armand Savouré devait dire au Président que, malgré le traité italien et l’envoi à Rome de la mission Makonnen, les Français ne seraient jamais traités dans son empire autrement que les Italiens et qu’il n’en résultait pour l’Ethiopie aucune sujétion au regard de l’Italie.

A partir de ce jour, sur les instructions de M. Etienne aux autorités d’Obock, des relations actives et cordiales s’établirent entre le Gouvernement français et l’Empereur. Le Président Carnot professait une véritable amitié pour Ménélik, suivait de très près les questions éthiopiennes et entretenait avec le Négus une correspondance active.

De son côté, l’Empereur accordait à nos nationaux tout ce qu’ils demandaient. Ses intermédiaires avec nous étaient toujours ses intimes : Ilg et Chefneux.

Voici une lettre de Ménélik à notre Ministre des Affaires étrangères, lettre qui montre toute la cordialité de nos relations et l’influence de M. Chefneux en 1893.

¹ M. F. Deloncle, député, séance du 2 mars 1903.

« Lion vainqueur de la tribu de Juda, Ménélik II, élu du Seigneur, roi des rois d’Ethiopie :

« A M. le Ministre des Affaires étrangères du Gouvernement de la République française.

« J’ai été très heureux et honoré de recevoir votre lettre qui m’a été remise par M. Chefneux. Que Dieu vous remercie pour moi pour toute l’amitié et l’estime que vous me témoignez. Je suis touché des hautes distinctions honorifiques que le Gouvernement français m’a envoyées et dont tout mon pays se trouve honoré.

« J’ai donné toute mon approbation aux propositions que M. Chefneux m’a soumises relativement au télégraphe. Cette question est du plus haut intérêt pour mon pays et je lui ai bien recommandé d’étudier le matériel qui serait nécessaire. J’ai donné l’ordre également à notre raz Makonnen, lors de sa prochaine entrevue avec de M. Lagarde, de s’entendre pour tout ce qui concerne cette question du télégraphe.

« Désireux d’introduire dans mes États une monnaie nouvelle à mon effigie et à mon sceau, j’ai chargé M. Chefneux de me faire frapper cette monnaie. M. Chefneux m’ayant donné l’assurance que le Gouvernement français autoriserait avec plaisir la frappe de cette monnaie éthiopienne dans ses établissements de la Monnaie, je serais heureux qu’il en fût ainsi, car cela me donnerait toute garantie au point de vue du titre et du poids des pièces. C’est pourquoi je vous serais reconnaissant de vouloir bien m’en donner l’autorisation.

« J’ai remis à M. Chefneux un acte stipulant les poids, titres et modèles de ces nouvelles monnaies.

« A présent, j’ai l’espoir que les bons sentiments que vous voulez bien me témoigner, ainsi qu’à tout mon pays, ne

s'affaibliront jamais. Moi aussi, j'ai à cœur de veiller tous les jours de tout mon pouvoir aux intérêts de vos nationaux et je prie Dieu de rendre notre amitié indissoluble à jamais.

« Ecrit à Addis-Ababa, le 5 yekalit de l'an de grâce 1885 (correspondant au 11 février 1893). »

Un an après, Ménélik concédait à M. Ilg l'autorisation de faire toutes les études nécessaires pour l'établissement d'un chemin de fer et de constituer une grande Compagnie qui puisse mener à bien cette affaire.

On peut le dire sans crainte de se tromper, durant toute cette période, nos relations avec le Négus furent l'œuvre presque exclusive de ces deux hommes de cœur, Ilg et Chefneux, qui, vivant dans l'intimité du Négus, mettaient au profit de l'influence française toute l'amitié qu'avait pour eux l'Empereur.

Ils ont plus fait pour notre cause que les autorités d'Obock qui s'obstinaient à voir une Ethiopie faible, divisée, prête à s'éparpiller sous une poussée extérieure et dont il serait bon alors de prendre telle ou telle partie.

C'est en 1897, 1898, que les bonnes dispositions de Ménélik envers nous trouvèrent le mieux l'occasion de se manifester. On se rappelle qu'à la rencontre de la mission Marchand, partie du Congo pour atteindre le Nil, se portait la mission de Bonchamp, partie de l'Ethiopie. « L'Empereur avait un tel désir de nous voir réussir que, dans son traité de 1897 avec l'Angleterre, il s'était fait reconnaître la rive droite du Nil depuis sa sortie du lac Albert-Nyanza jusqu'à environ 150 kilomètres en amont de Khartoum. Ce n'était pas pour s'y établir lui-même immédiatement à demeure, mais il avait à ce moment les regards tournés vers le Bahr-el-Gazal, d'où devait lui arriver la mission

Marchand. La mission de Bonchamp échoua par suite de responsabilités qu'il ne m'appartient pas d'établir ici; tout le monde se rappelle les incidents de la mission Marchand : arrivée du colonel à Fachoda, ordre d'évacuer, retraite à travers l'Ethiopie, consolations et encouragements de Ménélik. La déclaration additionnelle du 21 mars 1899, par laquelle M. Delcassé fermait à la France toute action politique sur le Nil, enleva à Ménélik sa dernière illusion. Il ne comprit pas pourquoi la France avait refusé le concours des 20.000 hommes qu'il lui offrait pour une action énergique sur le Nil Bleu et le Nil Blanc ! Il se vit désormais seul en face de l'Angleterre; alors, il ne songea plus qu'à se faire assurer les frontières traditionnelles de l'Ethiopie, celles qu'il avait indiquées au Président Carnot le 6 décembre 1889 et passa, dans ce but, plusieurs conventions avec les puissances européennes.

Un traité franco-éthiopien du 20 mars 1897 trace la frontière de la zone côtière, conservée par la France comme possession ou protectorat direct.

Un traité franco-abyssin du 15 mai 1904 délimite l'Ethiopie du Soudan anglo-égyptien jusqu'à l'intersection du sixième degré de latitude sud avec le trente-cinquième degré de longitude est de Greenwich, laissant toute la partie méridionale de l'Ethiopie sans limite précise.

Dans l'acte formel de 1906, l'intégrité de l'empire éthiopien est solennellement garantie par ceux qui avaient nourri des ambitions territoriales contre lui. Cet acte, essentiel pour l'avenir politique et économique de l'Ethiopie, mérite d'être analysé.

C'est un triple accord négocié en juillet 1906 et signé le 13 décembre de la même année par la France, l'Angleterre et l'Italie.

Le préambule de cet arrangement en fait tout de suite pressentir l'importance capitale. « L'intérêt commun de la France, de la Grande-Bretagne et de l'Italie étant de maintenir intacte l'intégrité de l'Ethiopie, de prévenir toute espèce de trouble dans les conditions politiques de l'empire éthiopien, d'arriver à une entente commune en ce qui concerne leur conduite en cas d'un changement de situation qui pourrait se produire en Ethiopie et de pourvoir à ce que l'action des trois Etats, en protégeant leurs intérêts respectifs tant dans les possessions britanniques, françaises et italiennes avoisinant l'Ethiopie qu'en Ethiopie même, il ne résulte pas de dommages préjudiciables aux intérêts de l'une quelconque des trois puissances, la France, la Grande-Bretagne et l'Italie donnent leur agrément à l'arrangement suivant. » L'accord énumère ensuite tous les traités et conventions de délimitation mentionnés ci-dessus, aussi bien que ceux qui ont réglé la délimitation des possessions anglaises, italiennes et françaises entre elles et ajoute : « Il est entendu que les diverses conventions mentionnées dans le présent article ne portent aucune atteinte aux droits souverains de l'empereur d'Abyssinie et ne modifient en rien les rapports entre les trois puissances et l'empire éthiopien, tels qu'ils sont stipulés dans le présent arrangement. »

C'était la reconnaissance formelle du *statu quo* territorial de l'Ethiopie, l'intégrité de l'empire abyssin garantie par l'Angleterre, l'Italie et la France, c'est-à-dire par les trois puissances les plus directement intéressées dans la question éthiopienne par leurs établissements. Aucune action des puissances contractantes ne pouvait désormais avoir lieu sans qu'elles se soient entendues pour agir d'un commun accord.

L'article 4 disposait : « Dans le cas où les événements

viendraient à troubler le *statu quo* prévu par l'article premier, la France, la Grande-Bretagne et l'Italie feront tous leurs efforts pour maintenir l'intégrité de l'Ethiopie. En tous cas, se basant sur les accords énumérés audit article, elles se concerteraient pour sauvegarder :

« a) Les intérêts de la Grande-Bretagne et de l'Egypte dans le bassin du Nil et plus spécialement en ce qui concerne la réglementation des eaux de ce fleuve et de ses affluents (la considération qui leur est due étant donnée aux intérêts locaux) sous réserve des intérêts italiens mentionnés au paragraphe b.

« b) Les intérêts de l'Italie en Ethiopie par rapport à l'Erythrée et au Somaliland (y compris le Bénadir) et plus spécialement en ce qui concerne l'Hinterland de ses possessions et l'union territoriale entre elles à l'ouest d'Addis-Ababa

« c) Les intérêts français en Ethiopie par rapport au Protectorat français de la côte des Somalis à l'Hinterland de ce protectorat et à la zone nécessaire pour la construction et le trafic du chemin de fer de Djibouti à Addis-Ababa. »

Nous aurons l'occasion de voir plus loin que ce paragraphe mettait fin à toutes les difficultés que nous rencontrions depuis bien des années dans la construction du chemin de fer de Djibouti à Addis-Ababa et qui allaient faire échouer notre entreprise.

Après cette convention de 1906, le règlement des questions de délimitation encore en litige ne pouvait qu'aboutir rapidement à une solution. Le traité anglo-éthiopien du 6 décembre 1907 signé par T. B. Hohler, détermine la frontière entre l'Est Africain-Britannique, l'Ouganda et l'Ethiopie suivant une ligne un peu longue à décrire ici (voir carte ci-jointe).

Le traité italo-éthiopien du 16 mai 1908, signé par le capitaine Joseph Colli de Fellizano, détermine la frontière entre le Bénadir et l'Ethiopie, et celle entre l'Erythrée et l'Ethiopie.

Si l'on considère la carte d'Ethiopie ainsi établie on voit qu'elle diffère sensiblement du projet grandiose indiqué par Ménélik dans la circulaire qu'il adressait aux puissances européennes le 10 avril 1891. « Auparavant, y disait le Négus, la limite de l'Ethiopie était la mer. A défaut de force et à défaut de l'aide de la part des chrétiens, notre frontière du côté de la mer est tombée entre les mains des musulmans. Aujourd'hui, nous ne prétendons pas retrouver notre frontière de la mer par la force mais nous espérons que les puissances chrétiennes conseillées par Notre Sauveur Jésus-Christ nous rendront les frontières de la mer au moins sur quelques points de la côte. »

Ce vœu de Ménélik n'a pas été exaucé. Au moins a-t-il eu la satisfaction de réaliser l'unité territoriale de son empire.

Quand les puissances européennes virent leurs projets brisés par l'énergie de Ménélik et par une force de résistance qu'elles ne soupçonnaient pas chez le peuple abyssin, elles tournèrent leurs efforts vers l'exploitation économique de l'Abyssinie et bientôt six grandes nations européennes signaient avec le Négus des traités de commerce.

Ce sont par ordre de date :

La Grande Bretagne . . .	le 14 mai 1897
Les Etats-Unis . . .	le 27 décembre 1903
L'Allemagne . . .	le 7 mars 1905
L'Autriche . . .	le 21 mars 1905
L'Italie . . .	le 21 mars 1906
La Belgique . . .	le 7 septembre 1906

Le traité de commerce anglo-abyssin est le seul qui contienne des dispositions d'un caractère territorial en raison du voisinage de l'Abyssinie et du Protectorat anglais de la côte des Somalis. L'article 2 a trait à la délimitation des frontières. Aux termes de l'article 3, « la route des caravanes entre Zeïla et Harrar passant par Gueldeïssa restera ouverte dans toute son étendue au commerce des deux nations », et aux termes de l'article 4, « toutes matières destinées exclusivement au service de l'Etat éthiopien pourront, sur la demande de l'Empereur, pénétrer en Ethiopie en franchise de droit par le port de Zeïla.

Les dispositions d'ordre général n'ayant pas un caractère territorial, sont communes à tous ces traités avec de légères variantes. Les traités anglais, américains, austro-hongrois et italiens stipulent la liberté de circulation et de commerce. Le traité allemand plus complet parle dans son article premier, « de la liberté entière de séjour, de circulation au commerce et à l'industrie ». Un article des traités allemands, américains et italiens concerne la sécurité des personnes et des propriétés. Tous contiennent la clause de la nation la plus favorisée. L'Autriche-Hongrie obtient pour ses sujets « tous privilèges, immunités ou autres avantages accordés aux sujets d'une autre nation ». La Grande-Bretagne obtient pour ses sujets « en ce qui concerne les taxes d'importation et les impôts locaux, tout avantage qui sera accordé aux sujets des autres nations ».

Les sujets allemands, américains et italiens, jouiront de « tous les avantages accordés aux autres puissances en ce qui concerne les taxes de douane, les impôts et la juridiction. Le traité américain est le seul qui reconnaisse la juridiction abyssine (article 1^{er}). Les traités de l'Allemagne et des Etats-Unis donnent aux ressortissants de ces deux

Etats le droit de se servir sur tout le territoire abyssin, des télégraphes, des postes et de tous autres moyens de communication aux mêmes conditions et taxes que les sujets des autres puissances. Le traité de l'Italie comporte la parité de traitement pour les Italiens et les indigènes en matière de télégraphes et de moyens de transport. Les traités allemands, américains austro-hongrois et italiens contiennent le droit d'installer des représentants accrédités; le traité allemand leur assure en particulier « le droit de se déplacer pour l'exercice de leurs fonctions dans toutes les parties du pays et en tout temps ».

Parmi toutes ces nations qui ont traité avec l'Empereur d'Abyssinie, aucune n'avait autant d'intérêt à le faire que la France dont la colonie des Somalis commande les deux tiers du commerce abyssin. Et pourtant, au commencement du ^{xx}^e siècle, nos relations avec l'Ethiopie étaient encore réglées par les clauses du traité Rochet d'Héricourt (1843) modifiées par un traité de 1897, dont le texte n'a jamais été publié en raison de certaines stipulations qui s'y trouvent contenues. Comme on le disait au Parlement dans le projet de loi d'approbation du nouveau traité : « Il y avait un gros intérêt à reviser les accords que nous avions précédemment signés avec Sa Majesté l'empereur Ménélik afin de les approprier aux nouvelles conditions devant résulter aussi bien du développement économique de l'empire d'Ethiopie que de la continuation et du prochain achèvement du chemin de fer de Djibouti à Addis-Ababa.

Ce fut au cours de la mission Klobukowski (juillet 1907) que furent débattus avec le Négus les différents articles du nouveau traité.

Dans cette négociation, trois points principaux retinrent l'attention du Gouvernement français :

1° Assurer le développement de notre colonie de la côte des Somalis par le chemin de fer et le port de Djibouti ;

2° Obtenir pour nos produits des concessions douanières tout au moins égales à celles des nations les plus favorisées, ainsi que les garanties d'une équitable valorisation des marchandises ;

3° Assurer la protection de nos nationaux vivant ou ayant des intérêts en Abyssinie.

Le 10 janvier 1908, l'accord était fait et un traité d'amitié et de commerce était signé par le Négus et notre envoyé, M. Klobukowski.

Par l'article premier, le Gouvernement éthiopien s'engage à faciliter dans la mesure de son pouvoir à tous les négociants de l'empire les moyens de prendre la route de Djibouti. Ceci révient à dire qu'il facilitera, autant qu'il le pourra, toutes les entreprises qui ont pour but de faire affluer les marchandises vers le port ; c'est une manifestation en faveur de notre chemin de fer qui est restée malheureusement toute platonique.

L'article 3, un des plus importants du traité, règle la taxation des marchandises ; les produits français importés dans l'empire éthiopien sont frappés d'un droit de 10 pour 100 calculé sur leur valeur marchande au lieu de leur destination ; toutefois, les vins de Champagne, bières et boissons non alcooliques ne paieront que 8 pour 100.

Pour bien comprendre l'importance de ces dispositions, il faut se rendre compte de la manière dont fonctionnent les douanes abyssines. En réalité, comme l'a remarqué M. le lieutenant Collat¹, en Abyssinie, jusqu'à présent, il n'y a

¹ *Voyage en Abyssinie.*

pas eu d'administration normale des douanes. Des agents très peu payés sont placés à Diré-Daoua, à Harrar et à Addis-Ababa, surveillant l'entrée des marchandises venant de Djibouti ou y allant; d'autres, installés à Gallabat et à Garubella, surveillent les échanges avec le Soudan.

Théoriquement, toutes les marchandises, quelle que soit leur origine, importées en Abyssinie, payent le même droit sur leur valeur marchande à Diré-Daoua et à Harrar. Celles qui sont introduites par la douane d'Addis-Ababa payent en plus un droit de 3 pour 100, également *ad valorem*, mais, pratiquement, les choses ne se passent pas aussi régulièrement. Comme on l'a très joliment observé, les négociants se « débrouillent »; « le Goubo », c'est-à-dire le cadeau, est une institution trop répandue en Abyssinie pour qu'on n'ait pas songé depuis longtemps à l'appliquer en matière de douanes, et, comme il n'y a aucun contrôle organisé, la fraude existe à l'état permanent. Avec un pareil système, il n'a guère été possible jusqu'à présent de raisonner sur l'application d'un tarif douanier vraiment fixe et régulier. On taxe ordinairement suivant l'importance du cadeau fait par le négociant intéressé. Avec des mœurs fiscales de ce genre, il est évident que les stipulations de l'article 3 ci-dessus ne pourront avoir une signification réelle que le jour où le Gouvernement abyssin aura organisé un service des douanes analogue à ceux qui existent dans tous les grands États civilisés. C'est là une grosse question. On l'a déjà agitée en envisageant l'hypothèse de la création d'un Conseil européen de la Dette, du même genre que celui qui existe en Egypte et en Turquie, et qui pourrait assurer la perception des droits de douanes à Djibouti, même dans le Somaliland, dans l'Erythrée et en des points déterminés du Soudan égyptien. Le Conseil centraliserait

les fonds ainsi recueillis et prélèverait la part revenant au Gouvernement éthiopien. Néanmoins, jusqu'à présent, aucune décision n'a été définitivement prise.

Le dernier paragraphe de cet article 3 est ainsi conçu : « Lorsque le mouvement commercial en Ethiopie le permettra, sans qu'il puisse en résulter une perte pour le Trésor impérial, l'établissement de la valeur marchande sera déterminé par la déclaration en douane du prix au lieu d'origine ou en fabrication, augmenté des frais de transport, d'assurance et de commission nécessaires pour l'importation jusqu'au lieu d'introduction. »

Ce sera plus juste que la taxe de 10 pour 100 calculée sur la valeur marchande au lieu de destination, car la valeur d'une marchandise à Addis-Ababa est une chose extrêmement variable et arbitraire. Le Gouvernement éthiopien a pu craindre s'il appliquait dès maintenant la taxe calculée sur la valeur au lieu d'origine de voir diminuer brusquement ses recettes douanières. C'était aussi modifier un système auquel on était habitué de longue date.

L'article 4 assure aux Français les mêmes droits, avantages et privilèges que ceux accordés aux ressortissants ou protégés d'une tierce puissance, notamment en ce qui concerne les douanes, les impôts intérieurs et la juridiction.

L'article 7 est, avec l'article 3, certainement le plus important du traité; il institue la juridiction consulaire en faveur de nos nationaux. Il est ainsi conçu : « Toutes les affaires, de quelque nature qu'elles soient, criminelles ou autres, entre les ressortissants et protégés français, relèveront désormais de la juridiction française jusqu'à ce que la législation de l'empire d'Ethiopie soit en concordance avec les législations d'Europe. Toutes les affaires, de quelque

nature qu'elles soient, criminelles ou autres entre les ressortissants et les protégés français et les sujets de l'empereur, seront portées devant un magistrat abyssin siégeant dans un local spécial et qui jugera, assisté du Consul de France ou de son délégué. Si le sujet abyssin est défendeur, il sera jugé suivant la loi éthiopienne. Si le ressortissant ou protégé français est défendeur, il sera jugé suivant la loi française. En cas de désaccord entre les juges, il sera statué en dernier ressort par le Tribunal de Sa Majesté le Roi des Rois d'Ethiopie. En cas de crimes ou délits commis par les ressortissants ou protégés français, l'autorité territoriale usera de son droit de police pour la recherche et l'arrestation des coupables, à charge par elle d'en informer immédiatement le Consul de France et de les remettre entre ses mains. »

Le Parlement français, dans une loi du 16 novembre 1909, a sanctionné l'insertion dans le traité du 10 janvier 1908 de l'inscription du principe de la compétence consulaire dans les conditions où les conventions internationales l'admettent au regard de certains pays d'Orient, dans les Echelles du Levant et les Etats barbaresques en vertu d'un édit de 1778 et d'une loi de 1836 (*Revue de Droit international public*, année 1909).

Les Français qui peuvent, grâce au chemin de fer de Djibouti, devenir beaucoup plus nombreux en Ethiopie qu'ils ne le sont actuellement et se trouver en procès avec les Abyssins pour toutes sortes de questions civiles, commerciales, criminelles même, sont assurés de trouver par cet article du traité des garanties précieuses. Les commerçants pourront désormais se consacrer à leurs affaires sans craindre d'être soumis à l'arbitraire des autorités, aux violences des populations encore assez peu civilisées ou aux

exactions de trafiquants souvent plus entreprenants qu'honnêtes. Toutes les stipulations contenues dans ce traité vont constituer désormais la base essentielle de nos relations économiques avec l'Ethiopie. C'est à nos commerçants de faire leur devoir maintenant que les diplomates ont terminé leur œuvre et que le Parlement a sanctionné leur travail.

CHAPITRE IV

L'ŒUVRE FRANÇAISE EN ÉTHIOPIE QUESTION DES CHEMINS DE FER ÉTHIOPIENS

Depuis quelques années les intérêts français en Ethiopie ont consisté presque uniquement en la concession à une Compagnie française d'une ligne de chemin de fer partant de notre protectorat de Djibouti et allant à Addis-Ababa après avoir traversé 800 kilomètres de territoire éthiopien.

Dans le premier chapitre, j'ai montré les grandes richesses de l'Ethiopie et le développement considérable de Djibouti depuis qu'un chemin de fer a fait passer par notre protectorat tout le commerce de l'Ethiopie. En dehors de l'intérêt capital qu'il y a pour la France à ce que le chemin de fer reste français, pour qu'un embranchement ne détourne pas sur Berbera ou Massaoua au profit de l'Angleterre ou de l'Italie le commerce international de l'Abyssinie, il y a là pour nous une question d'amour-propre et aussi un intérêt un peu problématique mais que l'avenir pourrait bien justifier à conserver dans ce riche pays, souvent si troublé, notre part d'influence.

La Compagnie qui obtint la concession eut de gros déboires financiers compliqués par des difficultés diplomatiques : un groupement de patriotes anglais tâcha de reprendre, par des moyens financiers, une affaire qui avait échappé à la diplomatie de leur pays. C'est admirable de

suivre pendant dix ans les manœuvres patientes de ce groupe anglais qui s'appellera successivement : *Société industrielle d'Orient*, *New-African Company Limited* et enfin *The International Railway Trust* et qui, sous ces diverses transformations, poursuivra toujours le même but plus ou moins avoué à l'origine, très net à la fin : prêter de l'argent à la Compagnie en exigeant chaque fois de nouvelles garanties qui arrivent à être si importantes que, si les prêteurs anglais venaient à réaliser leurs gages, ils seraient propriétaires de la ligne et concessionnaires au lieu et place de la Compagnie française.

Ce qu'il y a de bien dans cette campagne du groupe anglais c'est que ce sont des particuliers qui agissent en dehors de toute politique et qui risquent de gros capitaux leur appartenant, poussés par cet esprit de colonisation et d'impérialisme qui a fait la grandeur de l'Empire britannique. Non moins admirable en France le patriotisme de quelques-uns des nôtres, pris surtout parmi le groupe « le Comité de l'Afrique Française ». Ils ont déjoué les desseins des Anglais ; par une vigilante campagne de presse et des démarches sans nombre auprès de gens influents, ils ont décidé le Gouvernement français à libérer la Compagnie de ses engagements, une première fois en 1902, une seconde fois en 1906, et enfin, en 1908, devant de nouvelles récidives ils ont décidé le Ministre à prononcer la déchéance de l'ancienne Compagnie et l'installation à sa place d'un nouveau groupe. Chacune de ces interventions a modifié la situation de la Compagnie, le Gouvernement français se réservant un droit de contrôle plus étroit sur la gestion financière de la Société dont il payait les dettes.

Je m'efforcerai de parler le moins possible de la question financière. J'y serai contraint néanmoins, car c'est par des

contrats financiers que les Anglais sont arrivés à s'implanter dans les affaires de la Compagnie des chemins de fer éthiopiens ; et il m'est impossible d'expliquer quelles ont été les difficultés diplomatiques auxquelles le Gouvernement français s'est heurté, sans exposer la situation financière de la Compagnie, situation qui a été à la fois la cause et la conséquence de toutes ces difficultés. Nous réservons toute notre admiration pour le patriotisme et l'habileté de nos rivaux et toute notre indulgence pour la Compagnie française qui s'est heurtée à des difficultés sans nombre créées le plus souvent par les lenteurs obligées de notre diplomatie.

§ I. — HISTORIQUE DES CHEMINS DE FER ÉTHIOPIENS

Depuis l'acte de concession de 1894 jusqu'aux conventions de 1902.

La première fois qu'il est question d'une façon officielle d'un chemin de fer reliant l'Abyssinie à la mer, c'est dans la mission de M. Savouré au Président Carnot.

« Sa Majesté Ménélik désire voir ses Etats reliés à la mer par une voie ferrée.

« Il m'a chargé d'étudier les conditions dans lesquelles ce projet pourrait être exécuté et de rechercher, dans ce but, l'appui du Gouvernement français ; c'est-à-dire qu'il accepterait d'être rattaché à notre colonie d'Obock-Djibouti au moyen d'une voie passant par Harrar et aboutissant à Entotto. »

Cette mission date du 6 décembre 1888. Déjà à cette époque, Ménélik, ami de la civilisation et du progrès, avait compris quel intérêt il y avait pour le développement du commerce et de l'industrie de son pays à être relié au monde de la civilisation par une voie ferrée qui traverserait à l'Ouest les déserts de sable qui le séparent de la mer et à

l'Est les sables et les marécages qui bordent le Nil. MM. Ilg et Chefneux, qui avaient donné au Négus l'idée de cette ligne ferrée, lorsqu'ils lui en demandèrent la concession, entrèrent en compétition avec des Anglais et des Italiens. Ils l'emportèrent. On a dit que leur succès était dû à ce fait que Ménélik ne voulant mécontenter aucune des trois nations, l'Angleterre, l'Italie et la France, qui se disputaient son amitié, accorda la concession à M. Ilg, sujet suisse. Mais il savait bien que M. Ilg avait pour ami intime, pour collaborateur et pour associé M. Chefneux, et il pensait que la Société qui profiterait de la concession serait, dans la réalité des choses, une Société française. Quoi qu'il en soit, le 9 mars 1894, Ménélik leur signait l'acte de concession ci-dessous transcrit, dont il est important de connaître le texte dans son entier :

ACTE DE CONCESSION

(Sceau Impérial)

CONVENTION RELATIVE A LA CONSTRUCTION D'UN CHEMIN DE FER ENTRE HARRAR ET DJIBOUTI

ARTICLE PREMIER. — S. M. Menélik II, Roi des Rois d'Ethiopie, donne à M. Alfred Ilg, ingénieur, l'autorisation de constituer, sous le nom de Compagnie impériale d'Ethiopie, une Compagnie ayant pour objet la construction et l'exploitation d'un chemin de fer allant de Djibouti à Harrar, de Harrar à Entotto, et d'Entotto au Kaffa et au Nil Blanc.

ARTICLE II. — Toute cette ligne de chemin de fer, en ce qui touche soit les études, soit les travaux à exécuter, soit les conditions diverses de construction, sera divisée en trois sections : la première de Djibouti à Harrar, la deuxième de Harrar à Entotto, la troisième d'Entotto au Kaffa et au Nil Blanc. La présente con-

vention ne concerne que la ligne qui s'étendra de Djibouti à Harrar.

ARTICLE III. — La présente concession de chemin de fer aura une durée de quatre-vingt-dix-neuf ans, à partir du jour où les travaux seront terminés et où l'exploitation aura commencé. Cette situation s'appliquera à chacune des sections.

En conséquence, il est convenu qu'aucune autre Compagnie de chemin de fer ne sera autorisée à construire des lignes concurrentes, soit des bords de l'Océan Indien et de la mer Rouge jusqu'en Ethiopie, soit depuis l'Ethiopie jusqu'au Nil Blanc.

ARTICLE IV. — Si la Compagnie qui aura entrepris le chemin de fer n'a pas commencé les travaux de la ligne de Djibouti à Harrar dans le délai de deux années, à dater de la présente convention, la concession sera annulée.

ARTICLE V. — A partir du commencement de l'exploitation jusqu'à l'expiration de la concession, la Compagnie devra entretenir le matériel du chemin de fer en bon état; sauf le cas de force majeure, il ne devra point y avoir d'interruption dans le service.

ARTICLE VI. — La Compagnie du chemin de fer établira, le long de cette ligne et à ses frais, un fil télégraphique, et elle entretiendra les employés nécessaires à son fonctionnement. Le télégraphe construit par la Compagnie sera à la disposition du Gouvernement éthiopien pour toutes les dépêches du service de l'Etat. Les dépêches des particuliers seront également reçues, moyennant un prix qui sera ultérieurement fixé. Si le premier fil devient insuffisant, la Compagnie en établira un second à ses frais.

Le télégraphe sera établi partout où parviendra le chemin de fer.

ARTICLE VII. — La Compagnie ne pourra charger des troupes ou du matériel de guerre pour les faire entrer ou sortir du pays, sans une lettre du Roi des Rois d'Ethiopie. Si la Compagnie acceptait de semblables transports sans un ordre, elle devrait

abandonner le chemin de fer au Gouvernement éthiopien. Les troupes et le matériel de guerre du Gouvernement éthiopien seront transportés moyennant un prix à établir d'un commun accord entre la Compagnie et le Gouvernement éthiopien. Les prix pour l'empereur seront moindres que pour toute autre personne. En temps de guerre, les troupes et le matériel de guerre seront transportés gratuitement.

ARTICLE VIII. — Pour les marchandises appartenant aux particuliers la Compagnie fixera elle-même ses tarifs, cependant ces tarifs ne pourront être supérieurs aux prix actuels (de transport) mais plutôt inférieurs.

ARTICLE IX. — Les droits de douane perçus à Harrar pour le compte de Sa Majesté n'étant jusqu'à ce jour que de 5 pour 100 et ne dépassant pas 1 million de francs, afin de faciliter la construction du chemin de fer et d'assurer l'intérêt des capitaux engagés, S. M. le Roi des Rois d'Ethiopie accorde à la Compagnie le privilège de prélever un droit de douane de 10 pour 100 sur toutes les marchandises montant ou descendant. Mais ce prélèvement dont il est question dans le présent article 9 sera réduit à 5 pour 100 lorsque les bénéfices nets de la Compagnie atteindront 2.500.000 francs. Lorsque ces bénéfices atteindront 3.000.000 de francs, le prélèvement sera complètement supprimé. Au cas où le bénéfice net de la Compagnie dépasserait annuellement 3.000.000 de francs, le surplus serait partagé par moitié entre la Compagnie et le Gouvernement éthiopien.

ARTICLE X. — S. M. le Roi des Rois d'Ethiopie donnera l'ordre que toutes les marchandises payant des frais de transport, partant de Harrar ou venant de Djibouti, soient désormais transportées par le chemin de fer.

Dans toute autre localité où pourraient arriver les marchandises, des douaniers du Gouvernement prélèveront le même droit sur place.

ARTICLE XI. — S. M. le Roi des Rois d'Ethiopie concède à la Compagnie les terrains nécessaires à l'établissement du chemin

de fer, sur tout le parcours de la ligne, avec les forêts, les mines et les eaux qu'ils contiennent, lesquels terrains seront mesurés et délimités. La largeur de la zone prise ainsi sur les terrains inoccupés sera de 1.000 mètres.

ARTICLE XII. — S. M. le Roi des Rois d'Ethiopie fera garder contre toute atteinte le chemin de fer et les aménagements de la voie. A cet effet, les soldats préposés à cette garde ainsi que leurs approvisionnements seront transportés gratuitement.

ARTICLE XIII. — S. M. le Roi des Rois d'Ethiopie ne prélèvera aucun droit de douane sur les matériaux et l'outillage que la Compagnie importera pour ses travaux, soit du pays même, soit de l'étranger. Tant que le chemin de fer sera entre les mains de la Compagnie, tout ce qui sera nécessaire au chemin de fer, ainsi qu'il vient d'être dit, soit charbon de terre, soit toute autre marchandise importée par la Compagnie, seront exempts de droits de douane.

ARTICLE XIV. — A l'expiration de cette concession, le chemin de fer, ses dépendances, ainsi que tout le matériel fixe, deviendront la propriété du Gouvernement éthiopien, sans indemnité. Pour le matériel et les approvisionnements, le Gouvernement n'en prendra possession que moyennant paiement.

ARTICLE XV. — La Compagnie qui entreprendra la construction du chemin de fer donnera à S. M. Ménélik II, pour cette concession, la somme de 100.000 thalers ; mais Sa Majesté recevra pour le montant de cette somme des actions émises par la Compagnie.

Addis-Ababa, le 1^{er} Magabit 1886
(9 mars 1894).

En possession de ce contrat, M. Ilg, concessionnaire suisse, et son ami M. Chefneux, le véritable concessionnaire français et ami personnel de l'Empereur, vinrent en France et y cherchèrent des capitaux. Ils essayèrent de constituer une

Société pour profiter de la concession, construire et exploiter un chemin de fer en Ethiopie.

La Société commença à fonctionner pendant un an comme Société d'études au capital de 2 millions. Cette année on chercha comment on pourrait arriver à faire la construction, on s'entendit avec des entrepreneurs. D'autre part, MM. Ilg et Chefneux obtenaient l'autorisation du Gouvernement français de construire la ligne sur le territoire de la colonie française de la côte des Somalis (27 avril 1896). Au bout de l'année, en vertu d'un acte passé le 7 août 1896, la « *Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens* », était constituée définitivement.

MM. Ilg et Chefneux apportaient à la Société nouvelle la concession de Sa Majesté Ménélik, l'autorisation du Gouvernement français de passer à travers le territoire de Djibouti, leurs études et enfin un traité forfaitaire d'entreprise générale de la première section et du droit d'option des sections suivantes, avec une maison importante de construction, la maison Duparchy et Vigoroux.

Comme contre-partie de ces apports, ils recevaient 8.000 actions de 500 francs entièrement libérées, c'est-à-dire 4 millions en papier, et 100 parts de fondateurs. Elles furent créées et ne leur furent remises qu'en 1897, lors de la première augmentation du capital social.

En outre, ils recevaient le droit de toucher un million quand la Société entreprendrait plus tard le deuxième tronçon Harrar-Entotto et un autre avant de commencer la construction de la troisième section Entotto au Nil.

Le titulaire du traité d'entreprise était M. Duparchy, qui souscrivait 3.400 actions sur les 4.000 titres dont se composait le capital primitif. Le 14 août 1896, M. Duparchy était nommé président du Conseil d'administration et il cumulait

cette fonction avec celle d'entrepreneur général jusqu'au 12 juillet 1897, époque à laquelle il donnait sa démission de président du Conseil et d'administrateur.

L'empereur Ménélik était si pressé de voir rouler le chemin de fer que, voulant épargner à la Compagnie des dépenses trop considérables, il l'autorisa, à la date du 5 novembre 1896, à arrêter la construction de sa première section au pied du plateau du Harrar, à Diré-Daoua, au lieu de la contraindre à escalader immédiatement le massif montagneux du Harrar, ainsi que le stipulait l'acte de concession. Et en même temps, l'Empereur autorisait la Compagnie à encaisser la dîme qu'il lui avait accordée aussitôt que le chemin de fer parviendrait à Diré-Daoua.

Puisqu'il y est fait allusion, je dois dès maintenant insister sur la nature de cette dîme. On a vu que, dans l'article 9 de la concession, Ménélik donnait le droit de percevoir une taxe de 10 pour 100 *ad valorem*, une « dîme » sur toutes les marchandises transitant par le chemin de fer, aussi bien dans un sens que dans l'autre. Cette dîme ne pourrait être autre chose qu'un simple relèvement de tarif, devenir une ressource pour la Compagnie « qu'à la condition ¹, ou bien que Ménélik accorde le monopole de tous les transports commerciaux de son empire à la Compagnie, ou bien qu'il consente à prélever sur toutes les routes commerciales menant en Ethiopie ce droit de 10 pour 100 pour le remettre à la Compagnie. Or, l'article 10 du contrat de concession de 1894, ne reconnaît à la Compagnie le monopole de transport que sur la route de Djibouti à Harrar. Il était d'ailleurs extravagant de penser que le Négus ait pu favoriser cette entreprise, se mettre dans le mauvais cas de fermer les routes

¹ M. Charles-Michel Côte, *Revue politique et parlementaire*, janvier 1907.

commerciales menant dans les colonies des autres puissances. Il l'a si peu fait que, le 14 mai 1897, il signait avec l'Angleterre un traité dont l'article 3 est ainsi conçu :

« Article 3. — Il est convenu que la route de caravanes « entre Zeïla et Harrar, par voie de Guildeïssa, restera ouverte « dans tout son parcours au commerce des deux nations. »

« Quant à la deuxième condition nécessaire pour donner une valeur à la dime, c'est-à-dire la perception par le Négus du droit de 10 pour 100 sur les routes commerciales concurrentes de celles de la Compagnie, elle ne résulte pas absolument de l'article 10. Il y a là un texte très imprécis qui n'aurait de valeur positive qu'avec le plein consentement de celui qui l'a signé et ce consentement de Ménélik à l'interprétation de la Compagnie n'existe pas. Les conditions générales et la connaissance qu'a Ménélik de la situation de son empire ont trop changé depuis 1894 pour qu'il soit possible, même s'il y avait songé, d'accorder à l'entreprise du chemin de fer de Djibouti à sa capitale, un prélèvement de 10 pour 100 sur tout le commerce extérieur de l'Ethiopie. Aussi n'admit-il jamais avoir concédé un droit se prêtant à une pareille interprétation.

« La dime se réduit donc, dans la pratique, à la possibilité pour la Compagnie d'augmenter de 10 pour 100 *ad valorem* ses tarifs de transport, c'est-à-dire qu'elle n'a aucune valeur, car le jour où elle voudra la prélever, ses trains partiront à vide, et les caravanes concurrentes transporteront la totalité des marchandises par Zeïla et Djibouti. »

Le 20 novembre 1906, la Compagnie a fait prélever la dime, c'est-à-dire qu'elle a élevé ses tarifs de 10 pour 100 *ad valorem*; le résultat a été immédiat. Les commerçants ont protesté et ont repris le transport par caravanes. Le chemin de fer n'avait plus rien à transporter, tandis que Zeïla repre-

nait l'activité qu'il avait perdu, si bien que la Compagnie fut obligée de supprimer le droit qu'elle venait d'établir.

Mais, en 1894, on s'imaginait que la dîme serait une ressource très importante qu'il était urgent d'organiser.

Le Gouvernement français autorisa la perception de la dîme sur le territoire du protectorat de Djibouti dans une convention du 12 mars 1897¹, et, dans deux autres conventions, l'une du 12 avril 1897 et l'autre du 27 octobre 1910, il en organisa la perception et détermina quels seraient les établissements dépositaires des sommes perçues, « ces sommes étant affectées spécialement au remboursement en principal et intérêts des obligations que la Compagnie se propose d'émettre ».

Les Assemblées des Actionnaires du 29 avril et du 11 juin 1897 décidèrent d'augmenter le capital social, qui était à l'origine de 2 millions de francs, de 6 millions dont 4 constitueraient, sous forme d'actions entièrement libérées remises à M. Ilg et Chefneux, la rémunération des apports faits par eux.

Le capital était donc de 8 millions de francs, dont 4 millions seulement représentaient de l'argent effectif, et sur ces 4 millions, un quart seulement avait été appelé, de sorte que la Société avait en caisse la somme d'un million.

Un million pour construire 400 kilomètres de voie ferrée en Ethiopie ! c'était dérisoire.

Mais la Compagnie avait la promesse absolue du droit de 10 pour 100 qui devait rapporter, d'après ses évaluations, 2 millions de francs par an. Cette promesse lui permettait l'émission d'obligations fortement gagées par cette somme de 2 millions sur laquelle à cette époque la Compagnie

¹ C'est dans cette convention que le Gouvernement français a approuvé les différentes clauses de la concession de 1894.

croyait pouvoir compter. Les Administrateurs partirent de cette idée fausse qu'il ne fallait pas se servir de son capital et que, grâce aux avantages que leur avait accordés Ménelik, grâce à leur crédit, ils trouveraient des ressources, pour construire d'abord, pour exploiter ensuite, en appelant l'argent du public sous forme d'emprunts et cela parce qu'ils considéraient les actionnaires comme les propriétaires de la chose pour en jouir plus tard. Ils ne leur demandaient même de verser que l'indispensable, le premier quart, puis ils pensaient faire appel à des capitaux qu'on rémunérerait sous forme d'emprunt, rembourser les emprunts et en pleine période d'exploitation plus tard, être les maîtres chez eux, seuls, en petit nombre, avec des bénéfices importants. C'est une idée financière dont l'histoire des chemins de fer éthiopiens montre les terribles conséquences. Comme dans toutes les affaires comportant un certain aléa, à chaque pas se sont élevées des difficultés imprévues, et alors de nouveaux emprunts étaient nécessaires, chaque fois consentis à des conditions plus dures, jusqu'au jour où la Société, grevée par le lourd service des intérêts des obligations émises, fut amenée à déposer son bilan.

C'est là l'histoire de bien des entrepreneurs qui se sont lancés dans une affaire qui dépasse leurs moyens. Ce qu'il y a de particulier dans le cas qui nous occupe, c'est le caractère et le but des prêteurs : ce ne sont pas des banquiers ordinaires, ce sont des patriotes anglais qui cherchent à reprendre par des moyens financiers une affaire jugée utile à l'Impérialisme britannique.

Dès la première émission d'obligations, le groupe anglais s'implanta dans l'affaire : sur 85.000 obligations émises, 56.700 furent souscrites par un syndicat composé de

M. René Baudouy, Administrateur délégué de la Société industrielle d'Orient, MM. Ochs, agissant au nom de cette Société et d'un groupe financier, de M. Constant Rousseau, Administrateur de la Société financière et commerciale internationale et M. Henri Dessoudeix, au prix de 250 francs l'une, soit pour une somme totale de 1.475.000 francs. Cette somme fut remise ainsi que 18.900 obligations à l'entrepreneur M. Duparchy en paiement de la construction du premier tronçon de chemin de fer Djibouti-Elba.

L'entrepreneur était payé et il restait encore à la Société 9.400 obligations destinées à parer aux imprévus.

L'affaire paraissait claire¹; on commençait avec un capital de 8 millions sur lesquels on avait effectivement 1 million en caisse, c'est-à-dire le premier quart sur le capital numéraire. On avait émis 85.000 obligations, pour la plupart prises par le groupe anglais ou données en papier à l'entrepreneur pour assurer le paiement de ces derniers. Il restait 9.400 obligations à la souche pour pouvoir faire un autre appel d'argent lorsqu'on en aurait besoin. Les Administrateurs paraissaient rassurés, mais on ne sera pas surpris d'apprendre que les prévisions étaient erronées et on s'en aperçut presque immédiatement. C'est en général comme cela chaque fois qu'on fait une entreprise un peu grande. On part avec des chiffres d'une excessive précision, on trouve dans le contrat les kilomètres de chemin de fer comptés par francs et centimes; seulement on s'est trompé de millions. C'est une loi presque absolue : elle s'est trouvée, en l'espèce, vérifiée. »

Voici ce qui s'est passé : d'une part Elba, le pays où devait aboutir le premier tronçon du chemin de fer, avait été consi-

¹ Plaidoirie de M. Michot, Tribunal de commerce de la Seine, audience du 1^{er} décembre 1908.

déré comme se trouvant à 225 kilomètres de Djibouti, or Elba se trouve à 295 kilomètres de la côte. Puis on s'est aperçu qu'il était préférable de ne pas s'arrêter à Elba et de continuer 15 kilomètres plus loin jusqu'à Diré-Daoua, qui est le plus important. Cela fait 85 kilomètres de plus à construire, 85 kilomètres à raison de 96.500 francs le kilomètre.

De plus, la dime, sur laquelle on faisait fonds pour amortir les obligations et pour servir leurs intérêts, n'a jamais été perçue.

Enfin, on eut à regretter des retards considérables. Le traité Duparchy prévoyait l'achèvement des 225 premiers kilomètres pour le 1^{er} janvier 1901. A cette date la voie n'était posée que sur 163 kilomètres. Pendant les trois premières années de son existence, la Société se vit en présence de frais généraux, d'annuités, d'émissions, qui absorbèrent 18.000.000 de francs sans l'ombre de contre-partie.

La Compagnie des chemins de fer éthiopiens dut chercher de nouveaux concours et elle les obtint du groupe anglais.

Les groupes financiers porteurs des obligations émises à l'origine consentirent à la conversion de 33.333 obligations en actions libérées du quart.

Cette conversion eut pour résultat de diminuer les charges d'intérêt et d'amortissement et pour résultat moins heureux de faire actionnaire le syndicat anglais qui avait souscrit à la première émission d'obligations. Grâce au nombre considérable d'actions qu'il possède, ce groupe anglais aura désormais une influence sur l'administration de la Compagnie qui va faire de gros emprunts à la New-African.

Par contrat du 19 juillet 1900, la Compagnie emprunte 2 millions à la New-African. Ces 2 millions portent intérêt à 6 pour 100 et la New-African se trouve subrogée dans

tous les droits et actions de la Compagnie contre les Actionnaires dont les titres ne sont pas libérés entièrement. La New-African obtient en outre la construction à forfait de 70 kilomètres de ligne ferrée à partir du kilomètre 225 au prix de 107.500 francs, c'est-à-dire 11.000 francs plus cher que le prix du kilomètre dans le contrat d'entreprise Duparchy.

Le 22 août 1900, « en considération de l'appui donné par le groupe anglais à la Compagnie des chemins de fer de Djibouti à Harrar », le Conseil donne à MM. Ochs, banquiers du groupe anglais, une option pour la construction du deuxième tronçon de la ligne, celui qui ira de Harrar à Addis-Ababa. Cette option ayant été accordée à M. Duparchy (contrat du 12 janvier 1896, art. 8), il fallut donc désintéresser M. Duparchy.

Les 2 millions empruntés à la New-African furent vite épuisés. En janvier 1901, la Compagnie fit appel au deuxième quart sur ses actions et elle ne put l'appeler qu'en donnant à la New-African, à laquelle elle l'avait délégué le 19 juillet 1900, une autre délégation sur le million restant dû par les obligataires. Ces sommes rapidement absorbées par les nombreuses échéances auxquelles la Compagnie devait faire face, la Compagnie des chemins de fer éthiopiens, n'ayant toujours pas de ressources courantes, ne percevant pas la dîme, dut recourir de nouveau à l'emprunt.

Dans le courant de l'année, elle emprunte à la New-African, 1.600.000 francs à 6 pour 100 en lui donnant des obligations en nantissement.

Comme rémunération¹, la Compagnie résilie le contrat d'entreprise Duparchy pour les 70 derniers kilomètres à

¹ Contrat du 14 mai 1901.

construire, et consent à la New-African la moitié des bénéfices qu'elle pourra réaliser sur la construction de ces 70 kilomètres, ce bénéfice étant calculé en prenant comme terme de comparaison le prix de 96.500 francs le kilomètre consenti à l'entreprise Duparchy. Et comme ce calcul offrait des difficultés, la part bénéficiaire revenant à la New-African est bientôt fixée à 6.400 obligations.

Puis il fallut résilier la convention avec M. Duparchy qui, lui, avait un contrat ferme de construction. L'indemnité de résiliation, estimée d'abord par un Tribunal arbitral à 6.866.066 francs fut réduite à 5 millions.

On voit tout ce que la New-African a coûté à la malheureuse Compagnie des chemins de fer éthiopiens!

A la fin de l'année 1901, la situation de la Société était extrêmement critique. Elle était à la merci du groupe anglais; le groupe anglais possédait depuis l'augmentation de capital la majorité des actions, la majorité des obligations soit qu'il y eût souscrit dès leur émission, soit qu'il les possédât en gage, l'entreprise générale, une option sur les travaux à faire plus tard, une délégation sur les créances dues par les actionnaires, il possédait en réalité tout, et la Société n'avait plus que l'apparence d'une Société française et était en réalité devenue une entreprise anglaise.

§ II. — HISTORIQUE DES CHEMINS DE FER ETHIOPIENS

Depuis la convention de 1902 jusqu'au traité du 13 décembre 1906 entre la France, l'Angleterre et l'Italie, réglant les intérêts respectifs des trois puissances en Ethiopie.

L'opinion publique en France s'émut. Le chemin de fer aux Anglais, c'était au point de vue pratique la ruine de Djibouti et de tous nos intérêts en Afrique orientale et, au

point de vue moral, quatre ans après Fachoda, une nouvelle blessure à notre amour-propre. Il était urgent de sauver la Compagnie des chemins de fer éthiopiens.

Déjà, depuis un an, le Gouvernement français avait l'idée de la nécessité d'une intervention pécuniaire, par laquelle le protectorat de Djibouti et l'Etat français s'intéresseraient au chemin de fer. Mais l'on n'était pas tombé d'accord sur les propositions. Le Ministre des finances avait pensé à la création d'une nouvelle Compagnie, dite Compagnie fermière, à un capital suffisant pour achever les travaux et dégager la Compagnie des obligations qu'elle avait dû contracter à l'étranger. La Compagnie fermière exploiterait et affecterait une partie des bénéfices à la rémunération de son capital, à raison de 5 pour 100. Le surplus serait réparti entre elle et l'ancienne Compagnie. L'Assemblée des actionnaires n'accepta pas cette combinaison « qui constituait une déchéance imméritée et la négation absolue de tous leurs efforts ».

Le 29 octobre 1901, le Président du Conseil des chemins de fer éthiopiens envoie au Ministre des finances une lettre plus pressante qui va décider l'élaboration des conventions de 1902.

« Vous nous avez demandé, Monsieur le Ministre, de ne pas nous engager davantage avec les groupes étrangers, et vous avez bien voulu nous permettre d'espérer que votre haute intervention pourrait décider quelque groupe français à se substituer au concours trouvé par la Compagnie.

« Depuis, fidèles à notre promesse, nous avons prorogé de mois en mois nos conventions avec les groupes anglais et avons fait bien des efforts; mais nous ne pouvons faire plus, Monsieur le Ministre; nous sommes à bout d'efforts et nous nous voyons dans l'impossibilité de différer plus

longtemps nos engagements avec les groupes anglais, sans nous aliéner définitivement le concours financier qu'ils nous ont garanti et exposer la Compagnie à des revendications très onéreuses.

« Nous venons donc vous prier, Monsieur le Ministre, si le Gouvernement n'a en vue aucune autre solution immédiate, de nous rendre notre liberté d'action, car attendre plus longtemps serait non seulement menacer l'existence de la Compagnie, mais compromettre l'achèvement du chemin de fer.

« Veuillez agréer.....

« *Signé, le Président :*

« Chefneux. »

Cette lettre est claire. Si le Gouvernement français n'intervient pas, la Compagnie s'entendra avec les groupements anglais pour achever la ligne ; elle sera tenue de leur abandonner les gages qu'elle leur a consentis et d'autres encore pour les nouveaux emprunts. L'affaire cessera d'être française pour tomber dans les mains de ces Anglais si habiles, si persévérants dans leur grande œuvre d'impérialisme.

M. Hugues le Roux, à son retour d'Abyssinie, décide M. Waldeck-Rousseau à intervenir dans les affaires chancelantes de la Compagnie. Et, le 26 avril 1902, dans un acte législatif, le Parlement français approuve une convention passée le 6 février entre M. Bonhoure, gouverneur du Protectorat de la côte française des Somalis, agissant au nom et pour le compte de ce protectorat, et M. Chefneux, président du Conseil d'administration de la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens.

A partir de ce moment la Compagnie est soumise au nouveau régime établi par cette convention de 1902, dont voici les principales stipulations :

L'article premier transforme en une concession, au profit de la Compagnie, l'autorisation de passer sur le territoire de la côte de la Somalie française, autorisation qui avait été accordée à MM. Ilg et Chefneux, le 27 avril 1896.

Article 2. — Le Protectorat de la côte française des Somalis accorde à la Compagnie des chemins de fer éthiopiens une subvention annuelle de 500.000 francs pendant cinquante ans à partir du 1^{er} juillet 1902.

Cette subvention sera exclusivement affectée à garantir les emprunts à contracter par la Compagnie pour subvenir aux dépenses limitativement désignées à l'article 10 de la présente convention.

En conséquence, la Compagnie constitue en gage aux futurs prêteurs ou obligataires, pour assurer le service des intérêts et de l'amortissement, la créance d'annuités qu'en vertu de la présente convention elle acquiert contre le protectorat.

Article 3. — ... Article 4. — ...

Article 5. — La Société concessionnaire devra, dans un délai de deux mois à partir de la date de la promulgation de la loi approuvant la présente convention, modifier ses statuts actuels de façon qu'ils remplissent les conditions suivantes :

La Société devra rester constituée sous le régime de la loi française et avoir son siège social à Paris, lequel ne pourra être transporté dans aucune autre ville.

Toutes augmentations de capital social ainsi que toutes émissions d'obligations ou tous emprunts, y compris ceux qui seront gagés par la subvention accordée par la présente convention, ne pourront être décidés ou contractés par la Société qu'avec l'approbation du Ministre des colonies, après avis du Ministre des finances... Tous les membres du

Conseil d'administration seront français, sauf les dérogations spéciales qui seraient approuvées par les Ministres des colonies et des Affaires étrangères, et leur nomination sera soumise à l'agrément desdits ministres.

La nomination du directeur ainsi que la désignation des représentants sur place de la Société seront soumises à l'agrément des Ministres des colonies et des Affaires étrangères, qui pourront, pour un motif d'intérêt public, exiger le remplacement de ces agents.

Aucune modification des statuts ne pourra être soumise à l'Assemblée générale des Actionnaires qu'avec l'agrément préalable des Ministres des colonies et des finances.

La cession temporaire ou définitive de tout ou partie des lignes concédées à la Compagnie entre Djibouti et le cours de l'Aouache, avec ou sans les charges et avantages qui sont attachés à cette concession, soit par voie de vente, de fusion, d'apport, de location, d'affermage, soit par tout autre moyen, ne pourra sous la réserve stipulée à l'article 18 ci-après, être effectuée qu'après approbation préalable des Ministres des colonies et des Affaires étrangères, sur l'avis du Ministre des finances. Cette interdiction s'appliquera même après la dissolution de la Compagnie.

Article 6. — La Société concessionnaire ne pourra, sous la réserve de l'article 18 stipulée ci-après, décider ou autoriser la construction d'aucun embranchement venant se souder sur les lignes entre Djibouti et le cours de l'Aouache qu'avec l'autorisation des Ministres des colonies et des Affaires étrangères.

Article 7. — La ligne de Djibouti à Addis-Harrar devra être achevée et ouverte à l'exploitation avant le 31 décembre 1902.

L'article 8 établit un droit de contrôle sur les tarifs.

L'article 9 règle l'entretien du chemin de fer et son exploitation de façon à donner satisfaction aux besoins du commerce.

L'article 10 établit un droit de contrôle sur les emprunts que la Société pourra contracter en donnant pour gage tout ou partie de la subvention annuelle.

L'article 11 établit une redevance au profit du protectorat de la côte des Somalis lorsque la recette brute moyenne d'exploitation, afférente à la ligne de Djibouti à Addis-Harrar, sera supérieure à 5.000 francs par kilomètre pour une année.

L'article 12 établit un agent, à titre de commissaire du Gouvernement, chargé de surveiller à Paris la bonne exécution des dispositions financières de la présente convention, et un ou plusieurs autres agents chargés de remplir auprès de la Société sur place les fonctions de commissaires du Gouvernement.

Article 13. — ...

Article 14. — La durée de la concession est fixée à quatre-vingt-dix-neuf ans à partir de la date d'ouverture à l'exploitation de la ligne jusqu'à Addis-Harrar.

À l'expiration de ce délai et par le seul fait de cette expiration, le protectorat de la côte française des Somalis sera, sous la réserve stipulée à l'article 18 ci-après, subrogé à tous les droits de la Société concessionnaire sur la partie du chemin de fer comprise entre Djibouti et Addis-Harrar, ses dépendances et toutes les installations accessoires qu'elle aura été autorisée à établir.

Article 15. — Le protectorat pourra à toute époque, à partir du 1^{er} janvier 1920, et sous la réserve stipulée à l'article 18 ci-après, racheter la concession de la partie

du chemin de fer comprise entre Djibouti et le cours de l'Aouache. La fin de l'article détermine la façon dont sera calculée l'annuité à donner à la Compagnie pour le reste de la durée de la concession.

Article 16. — Si la Société concessionnaire ne remplit pas complètement les obligations imposées par les autres articles de la présente convention, elle encourra, à moins de cas de force majeure dûment constatée, la déchéance, qui sera prononcée contre elle par décret, rendu sur la proposition des Ministres des colonies et des Affaires étrangères, après une mise en demeure notifiée par lesdits Ministres et fixant un délai.

La déchéance de la concession entraînera de plein droit et sans aucune formalité, sous la réserve stipulée à l'article 18 ci-après, la confiscation de la partie du chemin de fer comprise entre Djibouti et le cours de l'Aouache, y compris tous immeubles, matériel fixe, roulant, etc...

Article 17. — Les contestations qui s'élèveraient au sujet de l'exécution ou de l'interprétation des clauses de la présente convention seront jugées administrativement, sauf recours au Conseil d'Etat, ou pourront, d'accord entre les parties, être soumises à des arbitres qui seront au nombre de deux.

Article 18. — Il est entendu que les stipulations qui font l'objet des articles 5, § 2; 6, § 2; 9, § 3; 14, § 2; 15, § 1^{er}, et 16, § 3, seront applicables sous réserve d'entente entre le Gouvernement français et le Gouvernement éthiopien pour les parties situées en dehors du territoire français.

Article 19. — ...

Article 20. — ...

Paris, le 6 février 1902.

Signé : Chetneux.

Lu et approuvé :

Signé : Bonhoure.

Si l'on rapproche cette convention de l'acte de concession de 1894, à première vue ce qui vous frappe, c'est que l'acte de concession a été signé par le Négus qui s'est réservé une série de droits régaliens, tandis que la convention est signée par le Gouvernement français, qui se réserve des droits souvent en opposition avec ceux de Ménélik. L'article 18 prévoyait un accord entre notre Gouvernement et le Gouvernement éthiopien; cet accord ne put jamais se faire; Ménélik, poussé par les Anglais, refusa toujours de sanctionner les conventions de 1902, si bien que nous avons été contraints de nous entendre d'abord avec l'Angleterre (traité franco-anglo-italien de 1906).

Un premier motif de mécontentement pour le Négus est que la convention ait été signée en dehors de lui et à Djibouti, entre le Protectorat de la côte française des Somalis et la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens : on semblait faire peu de cas de ses droits souverains. Le Négus pensait, peut-être avec raison, qu'il aurait dû être partie aux conventions.

Un deuxième grief plus sérieux, c'est qu'il estimait que ses droits souverains étaient lésés par plusieurs articles de la nouvelle convention : l'Aouache se trouve en plein territoire éthiopien, par conséquent, les articles 5, 6 et 9 établissent un droit de contrôle sur une partie du territoire éthiopien. Et les articles 14, 15 et 16 sont inconciliables avec l'article 14 de l'acte de concession, dans lequel il est dit, qu'à l'expiration de la concession, le chemin de fer et ses dépendances ainsi que tout le matériel fixe deviendront la propriété du Gouvernement éthiopien. Le Gouvernement français, fort du gros sacrifice d'argent qu'il consentait, eut le tort de ne pas prendre comme partie contractante dans la convention le Négus dont les droits domaniaux étaient en cause.

M. Chefneux l'avait bien compris, le 30 janvier 1902, il écrivait au Ministre des colonies : « Sans doute l'empereur Ménélik appréciera la haute valeur du témoignage de sympathie et du concours précieux que la convention apporte à l'exécution d'un dessein qu'il a longuement mûri et patiemment poursuivi ; mais ne vous semble-t-il pas qu'il faudrait se garder que des intelligences rivales puissent se prévaloir du moindre texte pour essayer, auprès de l'Empereur, de jeter quelque incertitude sur les véritables intentions du Gouvernement français ?

« Et pour prévenir une semblable manœuvre, n'estimerez-vous pas, avec nous, Monsieur le Ministre, qu'il serait bon de ne conserver, à cette convention, que sa portée financière et économique, en laissant dans l'ombre les conséquences politiques qui doivent nécessairement en découler et, en insistant, au contraire, sur le caractère d'association, que cette convention va créer entre les deux Gouvernements ?

« Dans cet ordre d'idées, tout en acceptant sans réserves les conditions qu'on nous dicte en tant que Société financière française et en tant que nous opérons sur le territoire français, nous pensons, en ce qui concerne les opérations au delà de la frontière française, qu'il serait de bonne politique de marquer davantage dans cette convention que le Gouvernement français n'impose pas, mais simplement associe son action à celle du Gouvernement éthiopien, bien moins dans le but de faire prédominer une influence politique exclusive et de diminuer l'autorité de l'Empereur qu'en réalité d'exploiter en commun, commercialement et industriellement, un réseau de chemin de fer qui doit servir de trait d'union aux deux pays.

« *Signé*, le Président :

« *Chefneux.* »

Le Gouvernement français n'écoula pas les sages avis de M. Chefneux, et lorsque, plus tard, nous verrons l'action de M. Lagarde, ministre de France à Addis-Ababa, entravée par M. Chefneux, qui joint ses lamentations à celles du Ministre d'Angleterre sur le caractère soi-disant politique des conventions, pour n'être pas trop sévère à l'égard du Président de la Compagnie, nous nous souviendrons que ses doléances sont celles d'un homme qui a prévu les difficultés qui allaient s'élever, qui a indiqué le moyen de les éviter et qui n'a pas été écouté.

L'interprétation de la convention que redoutait M. Chefneux n'a pas tardé à être faite auprès de l'Empereur. Sir John Harrington représenta à l'Empereur que l'intervention du Gouvernement français rendait politique un chemin de fer jusque-là exclusivement commercial et que le Cabinet de Londres ne pouvait demeurer indifférent en présence de cet événement essentiel. Il réclamait pour l'Angleterre un privilège équivalent à celui accordé à la France, le droit de construire une ligne ferrée parallèle allant de Zeïla ou de Berbera à Addis-Ababa. Le Ministre d'Italie qui, paraît-il, avait reçu de la Consulta l'ordre de régler sa conduite sur celle du Ministre anglais, demanda pour des raisons analogues, la concession d'un chemin de fer italien d'Addis-Ababa à Massaoua.

Si Ménélik avait fait droit à leur demande, ils en auraient été bien embarrassés; ce qu'ils voulaient avant tout, c'était montrer que la continuation de la ligne française était diplomatiquement impossible; on chercherait plus tard une solution.

Impressionné par Sir John Harrington, Ménélik convoqua M. Lagarde au Guébi : non sans quelque mise en scène, le Négus, en sa présence, adjura M. Ilg de lui déclarer nette-

ment si, en conscience, il pouvait accepter la convention, et le conseiller intime aurait répondu que, sur l'honneur, cela était impossible. L'Empereur opposa son veto et refusa d'autoriser les travaux entre Diré-Daoua et Addis-Ababa.

La grande machine de guerre du Ministre anglais était celle-ci : caractère politique du chemin de fer, visées de la France sur la vallée de l'Aouache. Un chemin de fer ne peut pas être exclusivement français en Abyssinie, sans avoir comme corollaire nécessaire un chemin de fer exclusivement anglais. Si l'on se rend compte que ce mot de chemin de fer a pris le sens de zone, on comprend que le Négus n'ait pas autorisé la continuation des travaux.

Et si l'on rapproche des manœuvres d'obstruction à notre chemin de fer les succès que M. Harrington remportait dans le même temps pour son pays dans le traité anglo-éthiopien du 15 mai 1902, on appréciera l'habileté de ce grand diplomate à sa haute valeur.

Il faisait à Ménélik un épouvantail de notre chemin de fer, et cependant il faisait concéder à son pays le droit d'en construire un en Ethiopie par l'article 5 du traité du 15 mai 1902, ainsi conçu : « Sa Majesté, l'empereur Ménélik, Roi des Rois d'Ethiopie, concède au Gouvernement de Sa Majesté britannique et au Gouvernement du Soudan le droit de construire, à travers le territoire abyssin, un chemin de fer reliant le Soudan à l'Ouganda. »

Vers le milieu de 1902, le groupe anglais, dirigé par Sir Harrington et malheureusement appuyé par quelques Administrateurs de la Compagnie impériale, qui croyaient peut-être que c'était là le seul moyen de sauver la Compagnie de la situation financière embarrassée où elle se trouvait, menèrent en Ethiopie, en France et en Angleterre, une campagne tendant à l'internationalisation de la Compagnie.

Cette campagne dura quatre ans; elle ne se termina qu'en 1906 par l'accord franco-anglais-italien, qui a solutionné les conflits d'intérêts que ces trois puissances avaient en Abyssinie. L'organe officiel de la campagne était le *Morning-Post*.

Je vais successivement exposer la thèse de ceux qui voulaient l'internationalisation et la réfutation qu'en ont faite les membres du « Comité de l'Afrique Française ».

Thèse de l'internationalisation. — Ménélik considère les conventions de 1902 comme une violation de ses droits. La concession qu'il avait accordée en 1902 était purement commerciale et il avait été heureux de voir la Compagnie emprunter des capitaux anglais. C'était pour lui une garantie. L'élimination de « tout contrôle étranger », faite par les nouvelles conventions, a fait naître des doutes dans l'esprit du Négus sur le caractère politique du chemin de fer. Depuis il a refusé publiquement, à plusieurs reprises, l'autorisation de construire la deuxième section de Diré-Daoua à Addis-Ababa; il n'a jamais voulu accorder le droit de 10 pour 100 *ad valorem* sur toutes les marchandises importées ou exportées par le chemin de fer, source de revenus sur laquelle la Compagnie faisait fonds pour le service des obligations; de sorte que la position de la Compagnie est déplorable : elle se trouve en possession d'une section de chemin de fer traversant la zone côtière comparativement déserte, avec un terminus en l'air au pied du plateau du Harrar, et elle est privée de sa principale source de revenus.

Le principe de l'internationalisation a été accepté par l'empereur Ménélik, par la Compagnie des chemins de fer éthiopiens, par les capitalistes anglais qui sont venus à son aide et par une grande partie de l'opinion publique en France y compris, en fait, toutes les Chambres de commerce importantes du pays.

Le Gouvernement français a énergiquement contesté l'interprétation que Ménélik a faite des clauses de la convention de 1902 ; il a déclaré que ces clauses ne signifient pas que la France ait l'intention d'acquérir quelque jour des territoires en Abyssinie. Si cette déclaration est acceptée comme elle doit l'être, tout ce qui ressemble à une intervention du Gouvernement doit être éliminé du contrôle international. L'expression « international » doit donc être considérée comme signifiant que le chemin de fer sera regardé comme une entreprise purement commerciale, soutenue par le capital des différents pays représentés par le Conseil d'administration.

Quels seraient les résultats d'une pareille combinaison ? Les intérêts commerciaux des porteurs français de titres y trouveraient un grand avantage. La propriété de ces derniers augmenterait immédiatement de valeur et il en serait de même pour les autres intérêts commerciaux et spécialement pour les intérêts abyssins : avec la garantie de l'indépendance de son empire (car la neutralité de l'Ethiopie devait être proclamée en même temps que la neutralisation de la Compagnie) et un chemin de fer ouvrant les parties les plus riches de ses domaines, Ménélik serait libre de se consacrer à l'organisation de son administration civile et au développement des ressources naturelles de son pays. Les intérêts du Gouvernement anglais sont les intérêts du commerce anglais, plus les intérêts que tout Gouvernement a au développement pacifique d'un pays contigu à ses propres territoires. Enfin, si l'on considère les intérêts de la France comme distincts de ceux des porteurs français de titres du chemin de fer d'Ethiopie, comme le Gouvernement français a répudié toute idée d'agrandissement territorial du côté de l'Ethiopie, les clauses de la convention du chemin de fer

contre lesquelles l'empereur Ménélik a soulevé des objections n'ayant pas été ratifiées, elles n'ont à présent aucune validité et l'action spontanée du Gouvernement français de modifier ces clauses en renonçant au droit hypothétique de prendre possession d'une section quelconque de la ligne en dehors du territoire français ne priverait la France d'aucun droit ayant quelque valeur ou quelque importance. Quant aux intérêts financiers créés par la garantie de la convention de 1902, on pourrait donner au Gouvernement français une hypothèque sur la section existant de Djibouti à Diré-Daoua et permettre de tenir des comptes spéciaux pour cette partie du chemin de fer.

L'internationalisation est d'autant plus urgente qu'il y a deux faits nouveaux à signaler en Ethiopie : l'apparition de l'Allemagne comme prétendant à une influence à la fois politique et commerciale (mission du Dr Rosen) et la création de la Bank of Abyssinia. L'Empereur a publiquement déclaré que si les puissances, dans un délai raisonnable, ne présentaient pas à son approbation un projet, il entreprendrait la construction de la ligne de Diré-Daoua à Addis-Ababa sans leur assistance. Qu'il passe un contrat avec une maison allemande ou avec la Bank of Abyssinia, ce ne sera pas une chose agréable pour la France de voir passer à d'autres un contrat auquel une Compagnie française croit avoir un droit antérieur.

Conclusion : Il y a urgence à mettre fin aux délais de la diplomatie qui ont déjà trop longtemps duré et de conclure une entente franche et complète avec le souverain abyssin dans une matière qu'il a le droit de considérer comme vitale pour les intérêts de son empire.

Toute cette argumentation est fort bien présentée et l'on comprend qu'elle ait séduit bien des gens de bonne foi.

Heureusement elle n'a pas fait que des dupes ; des gens ont vu clair à travers le jeu de sir Harrington et lui ont opposé une vigoureuse campagne de presse.

Ils ont montré que la base de son argumentation est le sophisme d'après lequel le chemin de fer en restant français est une affaire politique, tandis qu'en le rendant international, on en ferait une affaire purement commerciale ; et alors ils ont retourné cette argumentation contre leurs adversaires. Ils ont dit : « L'internationalisation, c'est la mainmise des Anglais sur l'affaire. »

« Qui fournira l'argent nécessaire à la construction de cette ligne ? L'épargne française évidemment.

« A la faveur de ces mots d'internationalisation ou de neutralisation, le Trust anglais nous inondera d'actions et d'obligations présentées par une habile publicité et nous ne verrons jamais ni intérêt, ni capital. Avec notre argent le matériel de chemin de fer sera acheté en Angleterre et pas ailleurs. Une fois de plus nous aurons fourni des capitaux à nos concurrents pour faire vivre leur industrie nationale et pour développer en Ethiopie leur influence commerciale et politique au détriment de la nôtre.

« Bien plus, avant dix ans, nous serons exclus complètement de la Société financière. Nous ne pouvons pas garder d'illusions à ce sujet ; nous avons l'exemple tout récent de la Compagnie de Mozambique qui est, au même titre que ce Railway Trust une filiale de l'Oceana ¹. Le Conseil d'administration de la Compagnie de Mozambique est formé de trois comités, anglais, portugais et français. Le comité anglais est composé des mêmes personnalités que nous trouvons à la

¹ M. Charles Michel, séance du Comité de l'Afrique Française, 4 avril 1905.

tête du Trust. Le 22 décembre 1904, le président du Comité français, M. Bartissol, s'est vu obligé de donner sa démission. Dans sa lettre de démission publiée par le journal financier *le Globe*, il dit : « Il n'y a plus dans la
« Compagnie de Mozambique ni directeur des usines, ni
« Gouverneur, ni Comité, ni Conseil d'administration, ni
« Assemblées générales; il y a uniquement le pouvoir
« occulte de M. Albert Ochs. »

« En réalité, sous couleur de vouloir faire de la Compagnie une affaire commerciale par l'internationalisation, on en ferait une affaire politique. Sans aucun doute, l'internationalisation est, aux yeux du colonel Harrington, une affaire politique à plus ou moins longue échéance : la préparation de l'asservissement de l'Ethiopie, en empêchant qu'ils s'y crée des intérêts, sinon sous une forme et un contrôle anglais.

« Soumettre la ligne de Djibouti à Addis-Ababa au contrôle de la politique qui embrasse l'empire du Négus à l'Ouest, au Sud, au Sud-Est sur les deux tiers de son pourtour, c'est préparer son incorporation plus ou moins voilée dans l'énorme Empire britannique de l'Afrique orientale.

« Cette absorption, la preuve que nous sommes en droit de la craindre, sinon de la part de l'Angleterre, du moins de la part de ses agents les plus zélés, est que toutes les puissances qui ont un intérêt quelconque en Ethiopie, les Etats-Unis, l'Allemagne, la Russie, l'Autriche-Hongrie, ne prennent pas part à l'internationalisation. S'il en était autrement, l'internationalisation, à la rigueur, pourrait être acceptable ; car tout ce que nous demandons, c'est que Djibouti reste la porte ouverte au monde entier sur un pays qui doit rester libre. Mais de cette internationalisation collective les Anglais ne veulent pas, car elle ne serait plus le paravent servant à abriter leur lent travail d'absorption. »

Notre ministre à Addis-Ababa, M. Lagarde, eut naturellement toutes sortes de difficultés. Les ministres anglais et italiens l'accusaient de ne pas avoir une politique franche. On l'accusa même auprès du Négus d'avoir fait graver des cartes spéciales représentant différemment colorées les zones que devait se réserver chacune des trois puissances intéressées lorsqu'elles se partageraient l'Abyssinie.

Le 24 mars 1904, M. Chefneux obtint de Ménélik l'autorisation écrite de continuer les travaux; le lendemain, M. Clarke, secrétaire de la légation d'Angleterre, M. Harrington étant absent, se rend auprès du Négus, l'épouvante par des menaces et lui fait promettre de retirer le « papier », parce que, ne contenant pas la phrase suivante : « tout ce dont il n'est pas parlé dans le présent document est abrogé », ce papier confirmait implicitement le monopole de la Compagnie française bien qu'il n'en fasse pas mention. Aussitôt Ménélik mande M. Chefneux auprès de lui, et lui dit : « Je t'ai donné hier un papier qui m'attire beaucoup d'ennuis ; rends-le moi, j'ai réfléchi. » M. Chefneux, à l'instant même, rend l'autorisation qu'il avait obtenue depuis vingt-quatre heures à peine.

Au printemps 1904, M. Harrington fit un voyage à Londres. A son passage, il s'entretint avec notre Ministre des Colonies, M. Etienne. Au cours de cette conversation, M. Harrington déclara que son opposition n'avait aucun caractère de rancune commerciale ou de tracasserie. L'Angleterre avait, au moment de Fachoda, risqué une guerre avec la France. Pourquoi ? Parce qu'elle ne pouvait accepter l'idée que la France vînt se mettre au travers de la politique africaine, « dont le chemin de fer du Cap au Caire est le symbole en attendant qu'il en devienne l'épine dorsale.

« Après cela, dit en substance M. Harrington, vous

comprenez que ni le Gouvernement anglais¹ ni son représentant ne peuvent admettre qu'à la faveur de ce contrat de chemin de fer accordé à des particuliers et à travers lequel on aperçoit aujourd'hui l'Etat français, la France, un jour, profitant d'embarras momentanés de l'Angleterre, essaie de reprendre la politique qu'elle a un instant ouvertement dessinée. Les affirmations qu'on nous donne aujourd'hui qu'un tel péril n'est plus à craindre ne valent rien. Serons-nous là vous et moi dans dix ans ? Pouvons-nous affirmer qu'alors nos intérêts actuellement rapprochés ne seront pas devenus divergents ? L'Angleterre ne peut accepter et n'acceptera pas que la France bâtit d'un bout à l'autre un chemin de fer à travers l'Ethiopie. Elle sera sur ce point irréductible ».

Le 1^{er} avril, M. le sénateur d'Aunay interpella M. Delcassé, ministre des Affaires étrangères, pour lui demander quel accueil le Gouvernement comptait faire à ces projets d'internationalisation.

Le 4 avril, M. Brunet renouvelait cette interpellation. A quoi M. Delcassé répondit très nettement que le Gouvernement ne saurait favoriser un tel projet. Il considère que c'est à une Société française qu'a été concédée par Ménélik la construction du chemin de fer et que c'est seulement à une Société française que le Parlement a bien voulu donner la subvention annuelle de 500.000 francs ; que, dès lors, le mieux est que l'entreprise soit continuée exactement dans les conditions où elle a été engagée avec son caractère français et que la Société termine son œuvre, d'une part en continuant de respecter les droits souverains de Ménélik, d'autre part en facilitant l'usage de la ligne au commerce français et international au grand bénéfice de Djibouti. Quant à

¹ M. Hugues Le Roux, *Bulletin du Comité de l'Afrique Française*, août 1905.

la question de savoir si le Gouvernement a l'intention de s'engager conventionnellement à faire de Djibouti un port franc, le Ministre répondit que, s'il était avantageux de faire de Djibouti un port franc, il le ferait, mais que dans aucun cas il n'aliénera sa liberté, et que ce serait donc par un effet de sa seule volonté. Quant au projet de neutralisation de l'Ethiopie, ce n'est pas nous qui nous refuserons à souscrire à un acte qui aurait pour objet le respect de l'indépendance de l'Abysinie et l'intégrité de son territoire.

En tout cas, si la Compagnie vient à accepter l'internationalisation, le Gouvernement la proclamera déchue et en installera une autre à sa place qui présentera les garanties suffisantes.

Le 8 avril 1904, était terminée la série des accords entre la France et l'Angleterre sur des questions au sujet desquelles nous étions divisés depuis longtemps. Avec l'« entente cordiale », l'opposition anglaise aux prétentions, cependant bien modérées, que nous avons en Ethiopie aurait dû tomber immédiatement, sinon le rapprochement n'était qu'une duperie. Et cependant, pendant plus d'un an encore la représentation anglaise empêcha le Négus de nous accorder l'autorisation de continuer les travaux et le droit de percevoir la dîme. Pour expliquer l'attitude de la représentation anglaise à Addis-Ababa, attitude si contraire à l'ensemble des relations entre la France et l'Angleterre, on a invoqué une explication qui exonère le Gouvernement britannique et semble singulièrement plausible. Le colonel Harrington obéissait tout simplement à cette tendance naturelle aux agents isolés de persister dans la politique à laquelle ils sont habitués, même lorsque le changement de la situation générale lui a retiré tout objet. Les exemples de cet entêtement sont très fréquents, la diplomatie britan-

nique en a fourni un au Maroc, où certains agents anglais, à force d'habitude, avaient dévié vers l'action anti française des temps antérieurs à l'entente cordiale. L'isolement dans un milieu qui ne change pas, les mêmes relations, l'aigreur des souvenirs, l'entraînement de la lutte, bref, un certain nombre de composantes de cette maladie mentale, que l'on appelle « soudanite », peuvent amener certains agents des postes extérieurs à persister dans une politique, dont l'évolution de leur propre Gouvernement a fait disparaître les raisons d'être. C'est pourquoi les agents isolés dans de petits centres devraient être changés en même temps que change la politique qu'ils ont à y faire. C'est dans leur cas surtout qu'il est vrai de dire qu'il faut des hommes nouveaux à des situations nouvelles. Toujours est-il que, dans le courant des années 1904 et 1905, la campagne d'internationalisation se poursuivait plus âpre que jamais. A plusieurs reprises, on croyait même la chose faite : le 23 juillet, *le Temps* publiait le rapport du Conseil d'administration à l'Assemblée générale des actionnaires de la New African C^o Limited ; on y relève le passage suivant, relatif à l'Éthiopie : « Les Administrateurs sont heureux de vous annoncer la réussite des efforts qui ont été faits en vue de l'internationalisation du chemin de fer éthiopien, dans lequel votre Compagnie est intéressée, par suite de sa participation dans l'International Ethiopian Railway Trust. Les principales puissances intéressées en Abyssinie sont actuellement en train de conclure d'accord avec l'empereur Ménélik, un arrangement pour la neutralisation de ce pays et pour l'internationalisation du chemin de fer Djibouti-Harrar. »

Le 24 juillet, dans une lettre au Ministre des Affaires étrangères, la Compagnie a tenu à protester contre cette affirmation.

Durant la fin de l'année 1905, et toute l'année 1906, les négociations se poursuivirent. Le Gouvernement français ne se départit pas un seul instant des principes posés le 1^{er} avril 1905 par M. Delcassé au Parlement. On peut même assurer que son attitude calme et correcte, sa confiance inébranlable dans le bien fondé de ses droits et la sincérité de ses intentions impressionnèrent vivement ses adversaires. Une détente se produisit, un rapprochement s'esquissa. En juillet 1906, un accord de la France, de l'Angleterre et de l'Italie sur les affaires éthiopiennes fut arrêté, lequel accord fut définitivement signé le 13 décembre 1906, dès que l'on eut obtenu l'assentiment du Négus. J'ai déjà signalé l'importance de ce traité au point de vue de la garantie de l'intégrité éthiopienne. Une pareille garantie n'était pas superflue à une époque où l'âge de Ménélik oblige les intéressés à envisager le moment où s'ouvrira la succession du Roi des Rois, événement qui commence d'ordinaire une série de luttes intestines en Ethiopie.

En ce qui concerne le chemin de fer de Djibouti à Addis-Ababa, son caractère d'entreprise française est nettement constaté et consacré par l'accord. Article 6 : « Les trois Gouvernements sont d'accord pour que le chemin de fer de Djibouti soit prolongé de Diré-Daoua à Addis-Ababa, avec embranchement éventuel vers Harrar, soit par la Compagnie des chemins de fer éthiopiens, en vertu des actes énumérés à l'article précédent, soit par toute autre Compagnie privée française qui lui serait substituée avec l'agrément du Gouvernement français, à la condition que les nationaux des trois pays jouissent pour les questions de commerce et de transit d'un traitement absolument égal, à la fois sur le chemin de fer et dans le port de Djibouti. Les marchandises

ne seront passibles d'aucun droit fiscal de transit au profit de la Colonie ou du Trésor français. »

C'est la question de principe définitivement tranchée, l'entreprise est et restera une œuvre essentiellement française. Sans doute nous reconnaissons dans l'article 9 que des entreprises anglaises et italiennes pourront établir des chemins de fer dans d'autres parties de l'Ethiopie. En d'autres termes, nous renonçons au monopole que nous avions de par la convention de 1894. Mais cette concession était inévitable au point où en était arrivée notre situation dans l'Afrique orientale. Pour avoir autre chose à sauvegarder en Ethiopie qu'un minimum, c'est-à-dire un champ d'entreprises dans le pays en arrière de notre côte des Somalis, il aurait fallu ou bien s'entendre avec l'Angleterre en 1896 au début de la marche en avant des Anglo-Egyptiens sur le Haut-Nil ou bien avoir eu, au contraire, avec d'autres puissances, une telle préparation diplomatique que nous eussions pu tenir le coup lorsque la mission Marchand était à Fachoda. Mais ni l'un ni l'autre n'a été fait. C'est ainsi que l'Ethiopie, au lieu de devenir un grand élément dans notre politique est devenue un terrain sur lequel nous n'avons plus qu'à réserver les dégagements nécessaires à une simple colonie côtière. Nous avons même été contraints d'admettre trois Administrateurs étrangers : un Anglais, un Italien et un Ethiopien. C'a été un des seuls moyens de prouver que la France ne veut pas établir sur la ligne au profit de notre commerce des tarifs différentiels. C'est là une inquiétude à laquelle est toujours prête l'opinion anglaise prédisposée à nous soupçonner de protectionnisme intransigeant. La réciprocité sera d'ailleurs accordée à la France dans les conseils des chemins de fer anglais et italiens qui pourraient être construits en Ethiopie.

Tel qu'il est, cet accord du 13 décembre 1906 était un résultat très heureux de notre diplomatie ; il ne restait plus qu'à l'exploiter dans le domaine des réalisations pratiques. Et il était d'autant plus urgent de le faire que l'article 9 réservait le droit à l'Angleterre de construire un chemin de fer du Somaliland britannique à la frontière du Soudan, et le plus sûr moyen de réduire cet article à n'être qu'une clause de pure forme était de hâter la construction du chemin de fer français. Le jour où il existera, il deviendra terriblement dangereux de le doubler par une ligne de plus de 800 kilomètres de long ; et ainsi Djibouti restera la porte ouverte du commerce international de la riche Ethiopie.

Mais avant de dire comment le Gouvernement, après cette convention du 13 décembre put enfin appliquer les conventions de 1902, il importe de dire ce qu'est devenue la Compagnie des chemins de fer éthiopiens pendant ces interminables difficultés diplomatiques qui arrêterent la construction de la ligne et empêchèrent la perception des ressources qui lui étaient nécessaires.

Nous l'avons laissée aux conventions du 6 février 1902 par lesquelles le Gouvernement lui accorde une subvention annuelle de 500.000 francs pendant cinquante ans, moyennant certaines garanties. Le ministre avait mis comme condition au dépôt de la loi qui devait ratifier les conventions, le rachat des contrats passés avec la New African. Pour racheter le contrat d'entreprise des 70 derniers kilomètres à construire à raison de 107.000 francs le kilomètre, la Compagnie donne 16.000 obligations aux groupes anglais ; mais à l'insu du Gouvernement elle ne rachète pas l'option pour la construction du deuxième tronçon. Le ministre fait voter la loi du 6 avril 1902 qui sanctionne les conventions de janvier ; puis, par lettre du 27 juin, il autorise la Com-

pagnie à déléguer la subvention du protectorat de Djibouti à deux Compagnies d'assurances : « la Générale » et « la Nationale » qui s'engagent à verser en échange un capital de 11.300.000 francs. Sur cette somme, par lettre du 8 août, le ministre permet à la Compagnie de prélever 3.357.715 fr.65 qu'elle versera à l'International Railway Trust pour remboursement de la somme de 2 millions qu'elle avait empruntée une première fois à la New African (1900) et la somme de 1.200.000 francs qu'elle lui avait empruntée le 19 juillet 1901.

C'est la première fois que nous voyons intervenir dans les affaires de la Compagnie cet « International Railway Trust and Construction Limited ». Ce trust fut fondé le 27 janvier 1901. Il a réuni et il représente les intérêts que la New African Company, la New Egyptian et l'Oceana pouvaient avoir dans la Compagnie des chemins de fer éthiopiens. Ce furent MM. Ochs frères qui en furent les initiateurs, lord Chesterfield devint président, M. Albert Ochs directeur. Un Administrateur de la Compagnie, M. Baudouy, fut en même temps Administrateur du Trust. Les deux affaires étaient désormais indissolublement liées. Les Sociétés précédentes transmirent au Trust leurs positions en gardant pour elles les bénéfices qu'elles avaient réalisés. L'actif du Trust était composé d'actions et d'obligations de la Compagnie des chemins de fer éthiopiens, dont le Trust s'était rendu acquéreur pour 8.125.000 francs. Désormais, comme groupe anglais intervenant dans les affaires de la Compagnie, nous ne rencontrerons plus que cet International Railway Trust que, pour plus de simplification, nous appellerons « le Trust ».

Trois millions étant payés au Trust, ainsi que nous venons de l'expliquer, les 8 millions de surplus servirent à payer une partie de ce que l'on devait à M. Duparchy, l'ancien

entrepreneur, et à pousser le rail qui, en décembre 1901, s'arrêtait à Adda-Galla, au kilomètre 201, jusqu'au point terminus de la première section, Diré-Dagua, situé à 310 kilomètres de Djibouti.

En raison des difficultés diplomatiques que nous avons vues, Ménélik n'accorda pas à la Compagnie le droit de prélever la dîme sur les marchandises transitant sur le chemin de fer, dîme qui, d'après le trafic, aurait rapporté environ 2 millions et aurait permis à la Compagnie de faire face aux lourdes charges que lui imposait le paiement des coupons de ses nombreuses obligations. Pendant l'année 1903, les recettes de l'exploitation et des services annexes ont atteint 1.174.411 fr. 40. Les dépenses, pour ces mêmes services, ont été de 1.152.351 fr. 17, laissant par conséquent un petit bénéfice bien insuffisant pour assurer le service des obligations.

Il fallut trouver de l'argent.

La Compagnie, qui avait fait appel au deuxième quart de ses actionnaires seulement le 10 janvier 1901, fit appel au troisième quart le 31 janvier 1904, et au quatrième quart le 15 avril 1905.

Les sommes ainsi perçues étaient encore bien loin de suffire aux besoins de la Compagnie. Le Gouvernement français croyant proche la fin des négociations diplomatiques qui devaient permettre à la Compagnie de toucher la dîme fructueuse, des emprunts furent faits successivement à la Banque Lehideux, au Comptoir Industriel et Commercial, à M. de Verneuil, au Crédit Foncier et Agricole d'Algérie, à M. Lacarrière, administrateur délégué de la Compagnie, et à MM. Coulomb et Bethoud, de Londres, et ses fils, pour une somme d'environ 2 millions. Tous ces emprunts étaient faits avec délégation sur ce que devaient encore les action-

naires (car ils sont antérieurs à 1905), ou avec nantissement d'obligations. Ils étaient onéreux, sans doute, mais ils n'accordaient aux prêteurs que des avantages purement financiers sans rien de dangereux pour l'autonomie de la Société. A partir de 1905, l'ancien prêteur, le Trust, qui s'était tenu loin des affaires de la Compagnie depuis les conventions de 1902, vient de nouveau prêter son concours à la Compagnie, soit que le crédit de celle-ci soit épuisé auprès de ses prêteurs, soit plutôt que les relations du Trust et de la Compagnie aient été resserrées par un fait qui s'est produit en janvier 1904 : M. Acat, le fondé de pouvoir de MM. Ochs frères, est nommé par le Conseil aux fonctions d'adjoint à l'Administrateur délégué aux appointements de 500 francs par mois. Dès lors, le Trust va de nouveau accorder son concours à la Compagnie en se faisant concéder, à l'insu du Gouvernement français, des avantages exorbitants, en désaccord avec les conventions de 1902.

Le 9 janvier, la Compagnie vend au Trust 3.000 obligations à 120 francs l'une, alors qu'elles étaient cotées 192 francs. Elle se réserve un droit de rachat à 130 francs l'une avant le 31 mars, et à 140 francs avant le 30 septembre, ce qui constitue un prêt à plus de 8 0/0 par trimestre. Le Trust se réserve de rendre ferme à 185 francs l'une l'achat de ces obligations et le réalise pour 2.400 obligations, la campagne d'internationalisation les ayant fait monter jusqu'à 250 francs. En récompense, la Compagnie lui concède une option pour la construction du prolongement de la ligne de Diré-Daoua à Addis-Ababa à raison de 125.000 francs le kilomètre quand les devis de ses ingénieurs s'élevaient à 88.300 francs le kilomètre, chiffre que des évaluations postérieures faites par le Directeur technique de la Société civile de Construction des chemins de fer

n'ont relevé qu'à 95.807 francs. Dans le cas où la Compagnie ne pourrait obtenir l'admission à la cote des obligations vendues, les exigences du contrat financier seraient considérées comme remplies par le Trust et il pourrait jouir de l'option. Enfin, en cas de résiliation possible, l'indemnité à donner au Trust serait de 80/o du prix forfaitaire kilométrique pour toute la longueur de la ligne avec un minimum de 400 kilomètres, soit 4 millions de francs.

J'insiste sur cette option qui sera une des causes de la déchéance de la Compagnie.

En juin, emprunt de 250.000 francs au Trust, garanti par une délégation sur une créance contre des Actionnaires. En août, nouvel emprunt de 239.000 francs nécessaire au paiement du coupon du 1^{er} septembre avec une option sur 4.000 obligations à 200 francs et une indemnité pour le cas où la Compagnie ne pourrait pas procéder à la mise en circulation de ces 4.000 obligations et, à titre de garantie, la Compagnie donne en nantissement au Trust « son fonds de commerce, c'est-à-dire l'ensemble de l'exploitation des lignes dont elle est concessionnaire avec toutes extensions et prolongements, les objets mobiliers existant soit au siège social à Paris, soit dans les régions d'exploitation, matériel roulant, approvisionnements, etc. »

Le Gouvernement français avait naturellement été tenu dans l'ignorance la plus complète de ce traité en violation de l'article 5 de la loi du 5 avril 1902 et le 10 novembre le gouverneur de la Côte des Somalis envoyait à la Compagnie un huissier « pour protester de nullité entre ses agissements et conventions du 28 août 1905 ».

Le Gouvernement français était lié, il fermait les yeux sur ces contrats dont il ignorait la gravité, car, au moment où les négociations diplomatiques étaient près d'aboutir à

un arrangement, il était urgent que la Compagnie ne tombât pas en déconfiture.

Le 24 février 1905, M. Lacarrière écrit au Ministre pour l'informer que les sommes empruntées au Trust s'élevaient en principal à 1.591.652 fr. 60 si l'on y comprenait le coupon du 1^{er} mars qui s'élevait à 240.000 francs et que le Trust ne voulait avancer ces 240.000 francs que si on lui remettait, en règlement des sommes actuellement dues, augmentées de celles nécessaires au coupon de mars, un certain nombre d'obligations 3 pour 100 décomptées au prix de 165 francs dûment autorisées et admises à la cote de la Bourse de Paris.

Le 1^{er} mars est intervenu un contrat extrêmement important entre le Trust et la Compagnie. Ce contrat, dans la pensée du Ministre, libérait la Compagnie de la tutelle du Trust sous laquelle elle était retombée. C'était un deuxième règlement général.

Le Gouvernement français était intervenu une première fois en 1902 pour soustraire les chemins de fer éthiopiens à l'influence anglaise. Mais à cause des difficultés que j'ai exposées et qui ont duré de 1902 à 1906, la dîme n'a pas pu être perçue, et pendant tout ce temps la Compagnie a conclu avec le Trust, tantôt au su du Gouvernement qui ne voulait pas que la Société tombât en faillite à ce moment-là, tantôt à son insu, des contrats par lesquels le Trust lui avançait de l'argent contre des garanties telles que s'il venait à réaliser son gage, la Compagnie serait une Société anglaise. En mars 1906 on était à la fin des difficultés diplomatiques ; il ne fallait pas que la Société tombât en liquidation judiciaire, il y aurait eu de graves complications : il aurait été impossible de faire accorder par le Négus les privilèges, sur lesquels portaient les négociations, à une

Compagnie en liquidation judiciaire. On ne pouvait le faire agir qu'en lui disant que les affaires marchaient bien, en lui promettant que le chemin de fer arriverait bientôt à sa capitale et en lui montrant le concours du Gouvernement français. Le Ministre accède donc au vœu (lettre du 21 février) de l'International Railway Trust, il consent à considérer comme bons les emprunts antérieurs, quoiqu'ils aient été consentis sans son autorisation expresse ; il autorise une émission d'obligations suffisantes pour payer encore une fois les Anglais et le Trust reçoit 13.381 obligations de la troisième série pour voir sa dette une seconde fois éteinte. Mais le Ministre précise dans sa lettre du 1^{er} mars que « moyennant la remise des susdites obligations en règlement de compte, l'International Trust fera abandon de tous les gages qui lui ont été précédemment remis en nantissement et consentis par la Compagnie en garantie des avances faites jusqu'à ce jour, et notamment il remettra tous titres quelconques qu'il peut détenir à titre de gage de ces prêts ».

La Compagnie se trouvait donc une fois de plus libérée des engagements qu'elle avait pris vis-à-vis du Trust. Du moins un seul subsistait, c'est l'option qu'elle avait conférée au Trust par la convention du 9 janvier pour la construction de prolongements de la ligne.

Nous entrons dans une nouvelle période de l'histoire de la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens. L'accord de la France, de l'Angleterre et de l'Italie, du 9 décembre 1906 a débarrassé le terrain diplomatique des continuelles oppositions faites à notre politique en Ethiopie ; et le contrat du 1^{er} mars 1906 a libéré la Compagnie de ses engagements vis-à-vis du Trust.

§. III — HISTORIQUE DES CHEMINS DE FER ÉTHIOPIENS

*depuis la Convention entre la France, l'Angleterre et l'Italie
du 13 décembre 1906 jusqu'à la loi du 2 avril 1909.*

Malheureusement pour cette pauvre Compagnie, sa vie matérielle n'était assurée par le contrat du 1^{er} mars 1906 que jusqu'en juillet de la même année; or, ce n'est qu'en décembre que l'accord était signé, et ce n'est pas cet accord qui pouvait lui apporter immédiatement de nouvelles ressources.

En août 1906, la Compagnie demanda au Département l'autorisation d'émettre de nouvelles obligations et de contracter pour payer son coupon du 1^{er} septembre 1906, ainsi que les coupons échus le 1^{er} juillet précédent, un nouvel emprunt de 220.000 francs auprès de la Société civile d'études des chemins de fer.

Comme, le 14 août, une commission d'enquête nommée par le Ministère des colonies, venait de déposer son rapport mettant en lumière l'impéritie de la gestion et constatant l'impossibilité pour la Compagnie de mener à bien, dans de pareilles conditions, l'œuvre entreprise, le Gouvernement refusa l'autorisation sollicitée par la Compagnie.

La Société emprunta alors 420.000 francs en compte courant au Trust et décida (novembre 1906) d'imposer à toutes les marchandises passant par le chemin de fer la majoration de 10 pour 100 *ad valorem* prévue par l'article 9 de la convention de 1894. La perception de cette taxe fut mise en vigueur à partir du 20 novembre. Aussitôt les caravanes s'organisèrent pour faire le transport, non seulement de Harrar à Djibouti, mais encore, de Harrar à Zeïla et la perception dut être supprimée.

Le 27 novembre 1906 la Compagnie demanda l'autorisation d'émettre 1.000 obligations nouvelles ; cette autorisation lui étant refusée, le 29 novembre, elle emprunta 400.000 francs au Trust, le 29 décembre 164.000 francs et enfin, le 28 février 1907, 259.000 francs en donnant comme gage les biens, meubles et immeubles, qu'elle possédait à Diré-Daoua, et successivement 80 kilomètres de la ligne ferrée.

Le Ministre des colonies donna l'ordre au commissaire du Gouvernement près la Compagnie de procéder à la vérification de la gestion de la Compagnie. M. Lavigne ne put que constater que la Compagnie avait donné en gage une partie considérable de la ligne. Cet engagement constituait une violation de l'article 5, § 3, de la convention de 1902 et était en outre en contradiction avec l'esprit de la convention internationale de 1906 qui réserve, nous l'avons vu, à une entreprise française la concession du chemin de fer de Djibouti à Addis-Ababa.

Un comité de jurisconsultes fut réuni au Ministère des colonies à l'effet d'examiner la situation de la Compagnie quant à ses obligations envers l'Etat et la Colonie et aux droits conférés à ceux-ci par la convention de 1902. Les conclusions du rapport de ce Comité, en date du 14 février 1907, établirent qu'en droit la Compagnie avait encouru la déchéance.

Une mise en demeure signée par les Ministres des affaires étrangères et des colonies fut adressée, le 27 mars 1907, à la Compagnie, lui enjoignant d'avoir à régulariser sa situation dans le délai de trois mois sous peine de déchéance.

La nécessité apparut alors au Gouvernement d'envisager les diverses solutions qui pourraient être retenues au cas où la Société, exposée à la fois à la faillite et à la

déchéance, viendrait à disparaître. Il importait d'éviter à l'Etat et à la Colonie la perte du bénéfice de la subvention annuelle de 500.000 francs dont la charge doit subsister en tout état de cause jusqu'en 1952. Il importait également de sauvegarder des intérêts de l'influence française en Ethiopie, intérêts qui avaient motivé le sacrifice financier consenti. La disparition de l'ancienne Compagnie paraissant inéluctable, le Gouvernement favorisa la constitution, à Paris, d'une Société d'études capable de reprendre et de sauver le chemin de fer franco-éthiopien.

Le 24 mars 1907, le Gouvernement français envoya à Ménélik une mission sous la direction de M. Klobukowski, ministre plénipotentiaire. M. Klobukowski devait obtenir du Négus sa promesse de transférer à une nouvelle Société les avantages mentionnés dans l'acte de concession de 1894, et déterminer quels seraient ces avantages faits en termes trop vagues et demeurés inappliqués. La nouvelle Société sauvegarderait les intérêts engagés dans la mesure du possible et garantirait au souverain le remboursement des sommes prêtées par lui, se montant à 2.300.000 francs et dont on ne lui avait jamais tenu compte.

Le 3 juin 1907, le Trust ayant refusé à la Compagnie de nouveaux subsides pour faire face à l'échéance de son coupon, elle déposait son bilan et, dans le délai légal, elle était déclarée en liquidation judiciaire.

Pendant que disparaissait l'ancienne Compagnie, une nouvelle Société se formait sous le nom de Compagnie du chemin de fer franco-éthiopien de Djibouti à Addis-Ababa, grâce à l'entente du Ministère des colonies, du Ministère des finances et de la Banque de l'Indo-Chine. Le Directeur de cette Banque obtint le concours des grands établissements de crédit de Paris : Crédit Lyonnais,

Comptoir d'Escompte, Société Générale, Banque de Paris et des Pays-Bas, Crédit Industriel, Banque de l'Union parisienne, Banque Française pour le commerce et l'industrie.

Le Ministre des finances promit dès l'origine de faire bénéficier les capitaux de la nouvelle Société de la garantie d'intérêt. C'était de toute nécessité. Sans cette garantie personne n'aurait pu assumer la lourde charge de reprendre l'affaire au point où elle en était, d'autant plus qu'il avait toujours été convenu que la nouvelle Société prendrait à sa charge, dans la mesure du possible, les intérêts créés par l'ancienne Compagnie.

Des pourparlers amiables s'établirent entre M. Vacher, liquidateur de l'ancienne Compagnie, le Gouvernement et la nouvelle Compagnie, pour régler la substitution de celle-ci à celle-là. Toutes sortes de combinaisons furent examinées.

Dans l'espoir d'une solution amiable proche, le 27 janvier 1908, à la demande du liquidateur, un sursis à la procédure de déchéance fut accordé par les Ministres des Affaires étrangères et des colonies. Mais il fut impossible de mettre en œuvre l'accord de principe intervenu entre le Gouvernement et la liquidation de la Compagnie impériale, celle-ci prétendant que certaines clauses de la convention (26 octobre 1908) passée entre le Gouvernement et la nouvelle Société lui portaient préjudice.

Le 8 décembre, un décret prononçait la déchéance de l'ancienne Compagnie, car il fallait en finir. Les nouvelles d'Abyssinie étaient graves : le Négus s'impatiait en présence de ces retards excessifs et nous risquions de perdre le bénéfice des avantages que Ménélik nous avait accordés le 30 janvier 1908.

A cette date, Ménélik a signé à Addis-Ababa avec le

D^r Vitalien, représentant de la nouvelle Société, une convention transférant à celle-ci le bénéfice de la concession accordée en 1894 à M. Ilg et cédée par celui-ci à la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens. Le D^r Vitalien est le très distingué médecin de Ménélik et de la légation de France ; il met au service des intérêts français la haute influence et la connaissance approfondie de toute la question abyssine qu'il a acquises par un long séjour en Ethiopie. Grâce à lui, nous avons obtenu le transfert de la concession de toute la partie de la ligne construite ou à construire située sur le territoire éthiopien entre Djibouti et Addis-Ababa. Après avoir réglé les conditions mêmes du transfert, la convention qu'il a signée avec Ménélik fixe à quatre-vingt-dix-neuf ans la durée de la concession. Le Négus s'interdit d'autoriser la construction d'aucune ligne concurrente. Les terrains nécessaires à l'établissement de la voie et ses dépendances sont donnés gratuitement par le Gouvernement éthiopien. Celui-ci autorise la Compagnie à percevoir sur toute marchandise transportée par chemin de fer une taxe de 6 pour 100 distincte des droits de douane. Sur ce prélèvement, 4 pour 100 restent acquis à la Compagnie, 2 pour 100 sont attribués au Gouvernement éthiopien, qui devra les employer à la construction de routes aboutissant au chemin de fer. L'intervention financière du Gouvernement français est prévue pour l'hypothèse où les recettes de la Compagnie apparaîtraient insuffisantes. Par contre, le Gouvernement, qui sera représenté dans le Conseil d'administration, prélèvera une redevance progressive lorsque les recettes kilométriques nettes dépasseront 6.000 francs. A l'expiration de la concession, quatre-vingt-dix-neuf ans, la ligne et les dépendances deviendront la propriété du Gouvernement éthiopien sans indemnité.

Toute cession ou aliénation à un Gouvernement étranger ou à une Compagnie est interdite.

A diverses reprises, Ménélik manifesta le désir de voir mettre en œuvre le plus rapidement possible le contrat qu'il avait signé avec le Dr Vitalien.

Il semblait que les choses allaient marcher bon train après la mise en déchéance de la Compagnie, quand celle-ci introduisit un recours devant le Conseil d'Etat contre le décret de déchéance. C'étaient de nouveaux retards auxquels une transaction entre l'Etat et la Compagnie impériale vint mettre fin le 6 mars 1909. Moyennant quatre-vingt-dix-neuf annuités de 610.748 francs, représentant au taux de 3 1/2 pour 100 la somme de 18.000.000, correspondant à la valeur du matériel cédé, la Compagnie Impériale des Chemins de fer éthiopiens et M. Vacher, son liquidateur judiciaire, s'engageaient à se désister des recours par eux formés devant le Conseil d'Etat et devant le Conseil du Contentieux administratif de la côte française des Somalis. Le surlendemain, c'est-à-dire le 8 mars 1909, a été conclue entre l'Etat et la Compagnie du chemin de fer franco-éthiopien de Djibouti à Addis-Ababa une convention réglant en trente-cinq articles la situation de la nouvelle Compagnie.

La transaction du 6 mars et la convention du 8 mars 1909 ont été approuvées dans une loi du 3 avril 1909.

La convention du 8 mars règle successivement : 1° L'attribution de la concession ; 2° le régime de la construction ; 3° le régime de l'exploitation ; et 4° la durée de la concession.

La clause vraiment intéressante et nouvelle est celle de la garantie de l'Etat français. L'Etat français garantit :

1° L'intérêt à 3 fr. 50 pour 100 et l'amortissement du

capital-actions jusqu'à concurrence de 17.300.000 francs comprenant 2.300.000 francs en actions complètement libérées à remettre à S. M. l'empereur Ménélik en vertu de la convention du 30 janvier 1908.

2° L'intérêt et l'amortissement des obligations conformes au type approuvé par le Ministre des colonies d'accord avec le Ministre des finances. L'intérêt sera calculé d'après le taux réel de placement résultant du prix de vente des titres par la Compagnie sans pouvoir excéder 4 pour 100.

3° L'intérêt et l'amortissement de la prime d'économie prévue à l'article 9, lesdits intérêts calculés au taux moyen résultant du placement des obligations.

4° Les quatre-vingt-quatorze annuités de 610.748 fr. 10 dues à la Compagnie impériale.

Lorsque les recettes prévues à l'article 23 ne suffiront pas à couvrir les charges ainsi calculées, la différence sera avancée par l'Etat français. Et tant qu'il sera fait appel à la garantie de l'Etat ou que les avances antérieurement faites par lui ne seront pas intégralement remboursées, une fraction de la prime de gestion sera affectée, soit à réduire les avances de l'Etat, soit à accroître les remboursements qui lui seront faits.

Cette convention constitue sans aucun doute un nouveau sacrifice qui vient s'ajouter à l'annuité de 500.000 francs consentie en 1902, mais l'utilité de cette dépense est incontestable.

M. le Hérissé, dans son rapport fait au nom de la Commission des affaires étrangères extérieures à propos du projet de loi relatif au chemin de fer de Djibouti à Addis-Ababa, l'a précisé très nettement.

« La prospérité de Djibouti est étroitement subordonnée à la bonne marche d'un chemin de fer qui l'unit à l'Inter-

land, chemin de fer qui lui assure le bénéfice d'un transit considérable, d'un courant commercial intense qui ne peut, avec les années, que s'accroître et qui dépasse déjà à l'heure actuelle le chiffre de 30 millions pour le commerce général du protectorat.

« L'intérêt colonial est certain ; la vie intense de la côte des Somalis est étroitement subordonnée au bon fonctionnement et à l'achèvement du chemin de fer, à son aboutissement final au réservoir de richesse, que doit constituer un jour l'Abyssinie, pays immense, neuf, très fertile, dont le climat est aussi agréable que celui de la France, mais où tout doit être vivifié et créé et où précisément tout sera vivifié et créé, agriculture, commerce ou industrie, par le chemin de fer, quand il sera achevé.

« Djibouti est le meilleur port, pour ne pas dire le seul où puissent relâcher les navires depuis leur sortie du canal de Suez jusqu'à Aden. Zeïla ne peut en effet lui être comparé, l'entrée de ce port étant très difficile pour les bateaux de fort tonnage.

« C'est à la sortie de la mer Rouge un port stratégique de tout premier ordre : c'est la véritable porte de cet Hinterland abyssin abondant en ressources de toutes sortes.

« Ce point, qui nous est indispensable parce que nous possédons l'Indo-Chine, la Nouvelle-Calédonie, la Réunion et Madagascar, ne pouvait être un port vraiment français que si aucune domination étrangère ne venait l'isoler de cet Hinterland. Pour cela deux choses étaient nécessaires : une garantie de l'indépendance de l'Ethiopie et un titre à invoquer pour veiller au maintien de cette indépendance de l'Ethiopie et à l'intégrité du territoire éthiopien, spécialement dans les régions qui touchent notre colonie de la côte des Somalis.

« C'est ce que nous a donné l'accord international du 12 décembre 1906 ; il consacre le principe de l'intégrité abyssine, et, en nous reconnaissant le droit de construire et d'exploiter un chemin de fer de Djibouti à Addis-Ababa, il nous donne un moyen d'action positif qui nous permettra de faire de Djibouti un port français bien vivant relié à un Hinterland plein d'avenir. »

Par les derniers actes intervenus, le Parlement vient d'assurer la réalisation de cette œuvre. « Si considérables que soient les sacrifices que devra consentir la métropole, il n'avait pas le droit de laisser échapper l'occasion qui était offerte de faire de la côte des Somalis une colonie riche et prospère, de maintenir et de développer les intérêts nationaux et le prestige de la France dans cette partie de l'Afrique orientale ».

CHAPITRE V

RÉSULTATS DE LA POLITIQUE ANGLAISE EN ÉTHIOPIE

Je voudrais montrer maintenant la position de l'Angleterre en Ethiopie, quels avantages a su y obtenir pour son pays son résident, Sir Harrington, et comment, ayant dû renoncer à l'internationalisation du chemin de fer de Djibouti à Addis-Ababa, son habile et prévoyante diplomatie a ménagé pour l'avenir une extension facile et pour ainsi dire automatique des entreprises commerciales et industrielles anglaises en Ethiopie; comment aussi par une série de traités avec le Négus, il a préparé les voies à la réalisation des projets de chemins de fer anglais dans ce pays, les uns destinés à attirer vers les possessions de la Grande-Bretagne partie du trafic abyssin, les autres devant relier son empire de l'Afrique du sud au Soudan et à l'Egypte.

La mission de Sir Rennell Rodd aboutissait au traité de commerce anglo-éthiopien du 4 mai 1897. C'est à cette date que le colonel Harrington est placé à la cour du Négus comme représentant de la diplomatie anglaise. De ce moment infatigablement, avec une habileté consommée, une attention toujours en éveil pour saisir les occasions de servir les intérêts britanniques en Afrique orientale, le colonel Harrington s'est montré digne en tous points de l'éloge que faisait de lui le *Times* le 15 décembre 1902. « Premier agent

britannique permanent à la cour du Lion de Juda, livré à ses seules ressources dans un pays qui était demeuré jusqu'alors *terra ignota* pour la diplomatie anglaise, il a réussi avec une discrétion et un tact parfaits à convaincre Ménélik des intentions amicales de la Grande-Bretagne et à mettre en évidence la communauté des intérêts qui existe entre notre pays et l'Éthiopie. Le succès (traité du 15 mai 1902) que vient de remporter le colonel Harrington est ainsi la récompense des efforts qu'il n'a cessé d'accomplir dans une situation que son isolement compliquait singulièrement. Ce n'est point, croyons-nous, diminuer les mérites de Sir Rennell Rodd que de constater que les résultats qui viennent d'être obtenus n'auraient pu l'être en 1897. Il a fallu à notre représentant plusieurs années de présence assidue à la cour d'Addis-Ababa et de patients efforts pour familiariser Ménélik avec les objets de la politique anglaise et pour lui faire comprendre nos intentions. Le présent traité est, ainsi que nous l'interprétons, le signe certain que les relations anglo-éthiopiennes sont actuellement basées sur des sentiments de confiance naturelle. »

Si nous nous occupons des richesses minières de l'Abyssinie, nous voyons que le ministre anglais a fait accorder à ses nationaux les meilleures concessions. M. Comboul, ingénieur français, qui a découvert le premier filon de quartz aurifère, fait à M. Hugues le Roux le récit navrant de l'expropriation des Sociétés françaises au profit des Anglais. « Nous dormions et les Anglais veillaient. Lorsqu'après un an et demi je suis revenu ici, j'ai trouvé tous les permis de recherche donnés aux Anglais et aux Italiens. Par grâce et, dit-on, sans qu'il le demandât, on avait donné le Baro à notre ministre. Je savais que cette région était aurifère et j'avais même indiqué à notre ministre les points voisins

non demandés et qu'il était facile d'obtenir. Je reçois aujourd'hui la nouvelle qu'un syndicat anglais s'en est rendu maître. Alors le Ouallaga étant perdu, il ne nous reste rien. Nous avons tiré les marrons du feu pour les autres. Il ne nous reste qu'à nous éclipser. »

Toutefois, ces concessions minières ne sauraient être vraiment rémunératrices que le jour où l'Abyssinie aura été enfin dotée d'une législation satisfaisante pour la protection de la propriété foncière, de l'industrie et du commerce. Les résultats les plus appréciables de la diplomatie anglaise en Ethiopie ont été le traité anglo-éthiopien du 15 mai 1902 et la création de la Bank of Abyssinia.

§ I. — TRAITÉ ANGLO-ÉTHIOPIEN DU 15 MAI 1902

Le traité conclu, le 15 mai 1902, entre le Roi des Rois d'Éthiopie et le colonel Harrington constitue un fait de la plus haute importance dans l'histoire des rapports de l'Éthiopie avec la Grande-Bretagne, parce qu'il consacre la renonciation de l'Angleterre à partager l'Abyssinie dans les conditions déterminées par les protocoles de 1891 et 1894 et fixe d'une façon précise la frontière ouest de l'empire du Négus le long du Soudan égyptien.

Accessoirement, ce traité contient les dispositions les plus intéressantes pour l'extension de l'empire britannique ; la promesse de ne pas modifier le cours du Nil Bleu ; la cession à bail du territoire d'Itang et un droit de passage sur le territoire abyssin pour le chemin de fer du Cap au Caire.

Engagement de ne pas modifier le cours du Nil Bleu. — « L'Empereur Ménélik s'engage (art. 3) envers le Gouvernement de S. M. britannique à ne pas construire, ni permettre de construire sur le Nil Bleu, le lac Tana, ou le Sobat,

d'ouvrage quelconque pouvant gêner la marche de leur cours vers le Nil, à moins d'entente avec le Gouvernement du Soudan. » — Le lac Tana qui s'étend au milieu même de l'Abyssinie est par le Nil Bleu qui en sort, un des grands réservoirs de régularisation des crues fécondantes du Nil. Scientifiquement il est démontré depuis plusieurs années que la fertilité de la Basse Egypte est due spécialement à l'apport de limons abyssins. A l'aide d'un barrage peu important il aurait été facile de détourner les eaux du Nil Bleu à sa sortie du lac Tana et de les envoyer dans l'Aouache, par exemple, par la vallée de la Gonder. Cet engagement donne donc à l'Angleterre une précieuse sécurité au point de vue de la prospérité de l'Egypte et du Soudan Nilotique.

Cession à bail du territoire d'Itang. — Par l'article 4 du traité, le Négus consent à laisser le Gouvernement anglais et le Gouvernement du Soudan « choisir dans le voisinage d'Itang, sur la rivière Baro, un territoire d'un seul tenant dont la longueur en bordure de la rivière ne pourra excéder 2.000 mètres et dont la superficie n'excèdera pas 400 hectares ; ce territoire sera cédé à bail au Gouvernement du Soudan pour être administré et occupé en qualité de station commerciale, aussi longtemps que le Soudan sera sous le gouvernement anglo-égyptien. Il est entendu, entre les deux hautes parties contractantes, que le territoire ainsi cédé à bail ne pourra servir à aucun objet politique et militaire ».

Pour connaître le peu d'intérêt qu'aurait en ce point une station ne pouvant servir à aucun objet politique et militaire, par conséquent purement commerciale « il suffit ¹ de rappre-

¹ M. Charles Michel dans la *Revue politique et parlementaire*, du 15 mai 1903.

ler qu'Itang est situé dans une région si complètement déserte que les cent cinquante hommes de la mission de Bonchamps n'ont jamais pu y réunir la quantité de sorgho nécessaire à leur subsistance pendant vingt-quatre heures.

« Toute la plaine qui se déroule du plateau abyssin au Sobat sur une étendue de 339 kilomètres de long ne peut donner lieu à aucun trafic, sauf celui de l'ivoire. Entre Itang et le confluent du Baro et de l'Adjoubba, en effet, les éléphants sont en nombre prodigieux. Il est permis de douter cependant que ce soit là une justification suffisante à la création et à l'entretien d'une station « commerciale », car les indigènes apporteraient avec empressement au poste anglo-égyptien de Nasser, sur le Sobat, tout l'ivoire qu'ils pourraient se procurer dans cette région, s'ils savaient le vendre, Nasser étant seulement à 210 kilomètres en aval d'Itang.

« D'ailleurs, Itang n'a jamais été un des centres commerciaux du pays, comme par exemple, les gros villages Abigards situés plus en aval, près de la frontière nouvelle. Les indigènes de la région ne peuvent pas non plus être comptés comme de futurs clients pour les produits manufacturés anglais : ils vivent de la façon la plus primitive et resteront toujours des consommateurs insignifiants pour les cotonnades et autres produits européens. »

Cette opinion de M. Charles Michel est confirmée par le rapport d'une mission commerciale dirigée par le capitaine Wilson, publié dans le *Financial News*, à Londres, le 2 juin 1905. Le rapport conclut que, n'ayant trouvé aucun élément de commerce à Itang, la mission a remonté le Baro jusque sur le plateau éthiopien. Après avoir négocié et obtenu l'autorisation du chef abyssin de pénétrer dans le pays, la mission s'est installée au marché de Sayo, près de

Bouré. Elle a écoulé en très peu de temps ses marchandises et se propose d'établir un comptoir dans le pays.

« Les préoccupations uniquement commerciales, continue M. Charles Michel, affichées par l'Angleterre sont donc un prétexte dissimulant des visées politiques, qu'il n'est pas difficile de deviner.

« L'Angleterre a cherché à s'approprier Itang, non pour son trafic qu'elle sait absolument insignifiant, mais à cause de sa situation. A quelques minutes des vingt huttes composant le village, sur la rive droite du Baro, se dressent les deux petites collines d'Afala, sentinelles avancées des contreforts du massif éthiopien, qui surplombent seules la plaine immense, marécageuse, déserte, où il est impossible de séjourner. Ce serait là un emplacement merveilleusement choisi pour une station soi-disant commerciale. Isolée au milieu des tribus insoumises et toujours guerroyantes à 141 kilomètres de la frontière anglo-égyptienne, cette station devra être occupée par une petite garnison armée de mitrailleuses ou d'un canon.

« Ces quelques soldats et ce canon ne seront certainement pas un danger direct pour l'Éthiopie : leur présence habituera simplement et progressivement les indigènes à considérer les Anglo-Egyptiens comme les véritables maîtres d'un pays sur lequel le Négus ne pourra pas exercer son influence d'une façon aussi constante et aussi régulière. »

Tel est le véritable objet poursuivi par l'Angleterre en se faisant céder le territoire d'Itang : prendre pied sur le premier contrefort du plateau éthiopien dont elle était éloignée en ce point de plus de 300 kilomètres dans la plaine du Haut-Nil.

Droit de passage sur le territoire abyssin, pour le chemin de fer du Cap au Caire. — L'article 5 du traité dispose :

« Sa Majesté l'empereur Ménélik, Roi des Rois d'Ethiopie concède au Gouvernement de Sa Majesté britannique et au Gouvernement du Soudan le droit de construire à travers le territoire abyssin un chemin de fer reliant le Soudan à l'Ouganda. »

Cet article a été interprété de diverses façons. Les partisans de l'internationalisation des chemins de fer Ethiopiens disaient : « L'empereur Ménélik ne veut pas entendre parler d'un chemin de fer exclusivement français montant de Diré-Daoua à Addis-Ababa parce que ce chemin de fer aurait pour corollaire un chemin de fer exclusivement anglais en Ethiopie. Il sait qu'il ne peut s'opposer seul au passage du futur chemin de fer du Cap au Caire. Il a donc autorisé, avec des conditions précises, l'Angleterre à venir s'appuyer à la falaise éthiopienne en l'effleurant. Le Cap au Caire ne traverse pas l'Ethiopie. Il lui est tangent. »

Raisonnement ainsi, c'est donner une interprétation bien fantaisiste à l'article 5 qui ne dit pas tant de choses, c'est aussi méconnaître les conditions pratiques d'un tracé de chemin de fer dans ces régions. M. Charles Michel qui, le premier, a exploré ces contrées avec la mission de Bonchamps, écrit, le 15 juillet 1905, dans la *Revue politique et parlementaire* : « Le seul tracé praticable, facile, répondant au but économique comme au but politique poursuivi, est de remonter la vallée du Nil Bleu jusqu'au confluent de la Didessa et d'emprunter sa large vallée pour s'élever insensiblement sur le plateau en suivant les lignes du Godjam. Les constructeurs de la future ligne augmenteraient formidablement les difficultés de leur tâche, s'ils voulaient contourner docilement tous les contreforts que projette le massif éthiopien à 60 et 100 kilomètres dans la plaine : les monts Affillos, par exemple, sur la rive droite du Baro et le mont Maurice

Potter en face du plateau du Cafà. Leur voie ferrée, toujours menacée par les marais ou repoussée par des montagnes de 1.200 mètres à 1.800 mètres d'altitude qui s'avancent en éperons dans les mêmes marais, devrait avoir un développement double de celui nécessité par son passage sur le plateau. En outre, les territoires qu'elle traverserait sont très pauvres et le plus souvent déserts. C'est à peine si les tribus Chankella, Yambos, Massongos, Guimiras, Souros, dont les groupements de huttes se rencontrent tous les 40 ou 50 kilomètres, peuvent assurer leur propre subsistance par la pêche et en cultivant de maigres champs de sorgho. Aucune considération ne justifierait donc le choix d'un pareil tracé.

« Il en est tout autrement de celui qui emprunterait la vallée de la Didessa, longeant à l'Est les riches provinces du Godjam et du Léka, à l'Ouest la chaîne des Beni-Choncoul, où des gisements aurifères sont signalés, et le Ouallaga où une Compagnie a commencé l'exploitation de filons de quartz aurifères vis-à-vis l'extrémité des monts Léka. Le tracé de la ligne ne serait plus qu'à 200 kilomètres d'Addis-Ababa. Et, dans un avenir plus ou moins lointain, la future voie, dont nous venons d'indiquer le tracé probable, pourrait, sans aucune difficulté, passer de la vallée de la Didessa dans la vallée de l'Omo pour descendre ensuite par celle-ci jusqu'au lac Rodolphe. »

Le *Times* du 15 décembre 1902, en analysant dans un article de fond le traité anglo-éthiopien, interprète exactement dans le même sens l'article 5 du traité. « De l'avis général des spécialistes, le meilleur tracé pour un prolongement de chemin de fer du Soudan au sud de Khartoum, serait celui qui emprunterait la vallée du Nil Bleu. Dans le cas où le prolongement serait décidé, sa construction serait grandement justifiée par la possibilité de traverser le terri-

toire abyssin. Ce sont là d'importants résultats touchant à divers titres aux intérêts de l'Egypte et de l'Angleterre et qui ajoutent un éclat nouveau à la politique suivie, du Foreign Office, par Lord Lansdowne. »

§ II. — **BANK OF ABYSSINIA**

Sir Harrington a appuyé très habilement sa politique sur les intérêts anglais qu'il a su attirer en très peu de temps en Ethiopie. Il avait à son service à Addis-Ababa deux puissants groupes financiers : l'Océana, dont nous avons vu les multiples tentatives pour accaparer le chemin de fer de Djibouti à Addis-Ababa, et le groupe de Sir E. Cassel.

Sir E. Cassel est le fondateur de la National Bank of Egypt, banque d'émission du Gouvernement anglo-égyptien et dont les gouverneurs et sous-gouverneurs sont nommés par le Gouvernement égyptien.

Un décret, en date du 30 mai 1905, du Gouvernement égyptien, a créé en Abyssinie une filiale de la Bank of Egypt, sous le nom de Bank of Abyssinia.

L'objet de la Société Bank of Abyssinia est de faire toutes opérations commerciales, financières ou industrielles, spécialement en Abyssinie; elle pourra, en outre, faire en Abyssinie, avec l'autorisation du Gouvernement abyssin, toute émission de billets de banque ayant cours légal, ainsi que toute frappe de monnaie.

Sir Harrington avait pensé, avec raison, que le meilleur moyen de développer l'influence anglaise en Ethiopie était d'établir une banque qui monopoliserait la mise en œuvre des grandes affaires. C'est ainsi qu'au commencement de l'année 1906, quand il vit que sa proposition d'internationaliser la ligne Djibouti-Addis-Ababa avait peu de chance

de réussir, il suggéra au Négus l'idée de continuer lui-même la ligne avec des capitaux prêtés par la Bank of Abyssinia qui a, par contrat, le monopole des emprunts éthiopiens. Comme l'affaire aurait été évidemment mauvaise, au point de vue financier, Ménélik se serait trouvé vite incapable de payer les intérêts de la somme empruntée et, sous forme de compensation, il aurait accordé à la Bank de nouveaux privilèges.

C'était une nouvelle manière pour les Anglais de mettre la main sur notre entreprise, car la Bank of Abyssinia dépend étroitement de la Bank of Egypt qui est sous le contrôle direct du Gouvernement égyptien, ainsi qu'en font foi ses statuts.

Article 15. — « La Société est administrée par un Conseil, composé du gouverneur de la National Bank of Egypt, comme président; du gouverneur de la Bank of Abyssinia, comme vice-président et de huit membres, dont trois sont choisis parmi les Administrateurs de la National Bank of Egypt et deux parmi les notables indigènes de l'Abyssinie. Cette clause, qui est fondamentale, ne pourra être modifiée sans l'assentiment du Conseil d'administration de la Bank of Egypt. »

Article 16. — « Le gouverneur de la Bank of Abyssinia est nommé par le Conseil d'administration de la National Bank of Egypt. »

Pour mémoire, les nominations du gouverneur et des deux sous-gouverneurs de la National Bank of Egypt doivent être approuvées par le Gouvernement égyptien. Le Conseil d'administration de la Bank of Abyssinia est composé, en dehors du président Sir Elwin Palmer, de trois Anglais, trois Italiens et un Allemand. Avec le gouverneur de la Bank of Abyssinia qui en fait partie de droit, le Conseil se compose

de cinq membres anglais, tous nommés par la National Bank of Egypt, contre quatre autres membres de nationalités diverses.

Il n'est pas exagéré de dire que la Bank of Abyssinia est un instrument politique aux mains des Anglais autant qu'un instrument commercial. Il est regrettable que nous n'ayons pas voulu ou plutôt que nous n'ayons pas pu, au moment de la constitution de cette banque, imposer aux Anglais et au Négus la création d'un organisme analogue à la banque internationale qui vient d'être créée au Maroc. Nous avons combattu l'internationalisation de la ligne Djibouti-Addis-Ababa pour les raisons que j'ai développées, mais, au moment de la création de la Bank of Abyssinia, l'Angleterre n'avait pas, comme nous pour notre chemin de fer, des droits acquis à défendre, et il n'y avait pas de raison pour que l'Angleterre bénéficiât seule de cet admirable instrument de pénétration qu'est la Bank of Abyssinia.

Quels en sont les résultats ? Sa création est trop récente pour que nous puissions dès à présent les apprécier, mais il n'est pas douteux qu'elle servira largement la politique anglaise en Ethiopie.

Cette politique, en somme, ces dernières années, a été non pas de conquérir et d'annexer l'Ethiopie, mais de la faire entrer dans la zone d'influence égyptienne pour ouvrir aux produits du Soudan une route commode et rapide vers la mer ; faire passer le chemin de fer du Cap au Caire sur le massif abyssin ; diminuer notre influence et plus tard enfin assurer à l'Angleterre un rôle prépondérant ou unique dans le développement commercial du pays. Le terme ultime de cette politique serait l'absorption de toute l'Ethiopie dans l'immense empire anglais de l'Afrique orientale.

CONCLUSIONS

L'expansion européenne en Ethiopie à l'époque moderne a été effective pour deux nations seulement : la France et l'Angleterre ; le rôle des autres puissances y a été très secondaire.

L'Italie qui, en 1890, rêvait avec Crispi la constitution d'un immense empire colonial en Afrique orientale englobant la riche Ethiopie, pour réunir ses possessions de l'Erythrée sur la Mer Rouge à celles du Bénadir sur l'Océan Indien, a dû se contenter du droit de les relier par une simple voie ferrée qui ne devra jamais être concurrente de celle concédée à la Compagnie du chemin de fer franco-éthiopien. Elle possède aussi un administrateur de droit dans la Bank of Abyssinia, dans la Compagnie du chemin de fer franco-éthiopien, et dans diverses Sociétés possédant des concessions minières. Ce sont là des satisfactions purement morales.

Il est incontestable que l'influence italienne aurait conquis auprès de Ménélik une place beaucoup plus considérable si, par son avidité trop hâtive, cette puissance n'avait compromis la situation qu'elle avait su gagner auprès de Ménélik dès les premières années de son règne. Le major Ciccodicola et le comte Coli, depuis 1896, ont certainement contribué par leur adroite diplomatie à relever puissamment l'influence italienne à la cour du Négus, mais cette influence

ne paraît pas devoir jamais redevenir prépondérante. D'ailleurs, l'évolution économique de l'Ethiopie s'est faite à l'encontre des intérêts italiens. Massaoua au moment où l'Italie s'y est installée promettait un brillant avenir économique. Mais le transfert de la capitale de l'empire à Addis-Ababa a éloigné de Massaoua le centre commercial de l'Ethiopie pour le rapprocher de Djibouti. En outre la partie du territoire abyssin, voisine de l'Erythrée, est le Tigré, bien moins riche que les provinces méridionales de l'Abyssinie, et habité par des populations turbulentes ; aussi l'activité commerciale s'en est éloignée au profit du Choa.

L'Allemagne est arrivée trop tard pour développer ses relations avec l'Abyssinie : elle n'avait pas de possessions limitrophes à l'Ethiopie, partant pas le même intérêt que la France, l'Angleterre et l'Italie à s'y créer des débouchés. Néanmoins, depuis cinq ans, les Allemands ont cherché à se tailler leur part d'influence à la cour du Négus. Ils y ont assez mal réussi. Le Dr Vitalien me racontait qu'en 1908, des Allemands avaient essayé de ruiner notre crédit auprès de Ménélik en lui dévoilant un complot soi-disant ourdi par l'ambassade française : « Le Dr Vitalien aurait résolu d'empoisonner son auguste malade. » Le Négus n'ajouta pas foi à cette odieuse histoire et chassa de son empire ceux qui l'avaient inventée.

L'Angleterre est de toutes les puissances qui l'environnent, celle que Ménélik avait le plus de raison de redouter, parce que c'est « sa politique envahissante qu'il a toujours rencontrée devant lui sur ses frontières depuis le lac Tana jusqu'au lac Rodolphe, jusqu'à Harrar. Les possessions anglaises formant autour de l'empire abyssin, comme on l'a justement remarqué, un immense V géographique, qui

tient l’Ethiopie enserrée comme entre les deux mâchoires d’une tenaille formidable, le Négus a toujours craint de voir cette tenaille qui a déjà broyé tant d’Etats en Afrique, se fermer et l’étouffer ».

Il a fallu toute l’habileté de Sir Harrington et la persévérance des nationaux anglais pour dissiper les défiances du Négus et arriver aux résultats très heureux que nous avons pu apprécier dans notre dernier chapitre.

Pour la France, après une longue lutte avec l’Angleterre, la partie est égale. L’attribution de la concession du chemin de fer Djibouti à Addis-Ababa à une nouvelle Compagnie française riche des capitaux nécessaires à la continuation et à la bonne exploitation de la ligne, enlève pour toujours aux groupes anglais l’espoir de posséder le merveilleux instrument de pénétration qu’est pour nous cette ligne ferrée. C’est pour la France le moyen d’avoir à Djibouti une colonie riche et prospère et un titre à invoquer pour veiller à l’intégrité de l’Ethiopie.

C’est tout ce que nous pouvions souhaiter. Notre politique n’a jamais changé. Comme le disait M. Etienne, le 12 juillet 1902, lors de la réception à Paris du raz Makonnen :

« Oui, l’Empereur a eu raison de le dire et le raz Makonnen a eu raison de le répéter, on n’arrivera pas à nous brouiller. La France admire et aime l’Ethiopie, elle n’a jamais eu et ne saurait avoir qu’une politique : l’Ethiopie puissante et respectée, indépendante et fière, neutralisée par l’accord de ses voisins et s’ouvrant sans crainte au commerce et à la civilisation des nations. Ce n’est point la menace d’une invasion militaire que le chemin de fer apporte au Harrar et à l’Ethiopie ; non certes, mais c’est l’assurance de la prochaine arrivée de notre commerce et de

notre initiative pour aider en toute confiance l'empereur Ménélik à mettre en valeur les richesses de tout ordre que ce grand et beau pays réserve à l'activité du monde: »

Vu :

Lyon, le 22 novembre 1910,
LE PRÉSIDENT DE LA THÈSE,
P. PIC.

Vu :

Lyon, le 23 novembre 1910,
LE DOYEN DE LA FACULTÉ,
FLURER.

Permis d'imprimer :

Lyon, le 24 novembre 1910.
LE RECTEUR DE L'ACADÉMIE, PRÉSIDENT DU CONSEIL DE L'UNIVERSITÉ
P. JOUBIN.

BIBLIOGRAPHIE

Vers Fachoda, à la rencontre de la Mission Marchand, par M. Charles Michel.

Une Mission française en Ethiopie, par M. S. Vignéras.

Une Visite à Ménelik, par le prince Henri d'Orléans.

Bulletin du Comité de l'Afrique Française, années 1900 à 1909 (spécialement articles de MM. Terrier et de Caix).

La Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens et l'Etat Français, Recueil de documents et correspondance (Société anonyme des imprimeries Wellhof et Roche).

Articles de M. Charles Michel, dans la *Revue politique et parlementaire*, juin 1903, juillet 1905, janvier 1907.

L'Ethiopie et l'expansion européenne en Afrique orientale, par M. R. Terry (*Annales des Sciences politiques*, n^{os} de janvier et mars 1910).

La France, l'Angleterre et l'Italie dans la mer Rouge, conférence faite à Roubaix, le 4 février 1888, par M. Castonnet des Fosses (*Bulletin de la Société de Géographie de Lille*, deuxième semestre de 1888).

Rapport de la Commission d'enquête, nommée par le Gouvernement français, du 14 août 1906.

Rapport fait au nom de la Commission des affaires extérieures, des protectorats et des colonies, chargée d'examiner le projet de loi relatif au chemin de fer de Djibouti à Addis-Ababa, par M. Le Hérissé, député (1909).

Discours de M. François Deloncle, député, séance du 2 mars 1903.

Revue de Droit international public (année 1909).

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	5
CHAPITRE PREMIER. — Ressources de l'Ethiopie	9
§ I. — Richesses naturelles	9
§ II. — Ressources industrielles.	16
CHAPITRE II. — Commerce de l'Abyssinie et de notre protectorat de la Côte des Somalis	20
§ I. — Commerce de l'Abyssinie.	20
§ II. — Commerce de Djibouti	35
CHAPITRE III. — Politique internationale moderne en Ethiopie .	40
CHAPITRE IV. — L'œuvre française en Ethiopie. Question des chemins de fer éthiopiens	62
§ I. — Histoire des chemins de fer éthiopiens depuis l'acte de concession de 1894 jusqu'aux conventions de 1902	64
§ II. — Histoire des chemins de fer éthiopiens depuis la convention de 1902 jusqu'au traité du 13 décembre 1906	77
§ III. — Histoire des chemins de fer éthiopiens depuis le traité du 13 décembre 1906 jusqu'à la loi du 2 avril 1909	106
CHAPITRE V. — Résultats de la politique anglaise en Ethiopie .	115
CONCLUSIONS.	127
BIBLIOGRAPHIE	131

